SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Proceedings of the Standing Senate Committee on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Tuesday, February 6, 2018
Wednesday, February 7, 2018

Le mardi 6 février 2018
Le mercredi 7 février 2018

Issue No. 29

Fourth and fifth meetings:

Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts

Fascicule nº 29

Quatrième et cinquième réunions :

Projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois

WITNESSES:
(*See back cover*)

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

53773-53786

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Patricia Bovey, *Deputy Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
Cormier	Manning
* Day (or Mercer)	Mercer
Gagné	Plett
Galvez	* Smith (or Martin)
Griffin	* Woo (or Saint-Germain)
* Harder, P.C. (or Bellemare) (or Mitchell)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-présidente : L'honorable Patricia Bovey

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
Cormier	Manning
* Day (ou Mercer)	Mercer
Gagné	Plett
Galvez	* Smith (ou Martin)
Griffin	* Woo (ou Saint-Germain)
* Harder, C.P. (ou Bellemare) (ou Mitchell)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, February 6, 2018
(88)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Bovey, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Mitchell, Plett and Tkachuk (12).

Other senator present: The Honourable Senator Beyak (1).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Friday, December 8, 2017, the committee continued its consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 27.*)

WITNESSES:

Railway Association of Canada:

Gérald Gauthier, Acting President.

Western Canadian Shortline Railway Association:

Perry Pellerin, President.

Metrolinx:

George Bell, Vice President, Safety and Security.

Canadian National Railway Company:

Sean Finn, Executive Vice President, Corporate Services and Chief Legal Officer;

Janet Drysdale, Vice President, Corporate Development and Sustainability.

Canadian Association of Railway Suppliers:

Francis Bognar, Advisor, Government and Public Affairs.

Chemistry Industry Association of Canada:

Isabelle Des Chênes, Executive Vice President.

Freight Management Association of Canada:

Robert Ballantyne, President.

Western Canadian Shippers' Coalition:

David Montpetit, President and CEO.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 6 février 2018
(88)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Bovey, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Mitchell, Plett et Tkachuk (12).

Autre sénatrice présente : L'honorable sénatrice Beyak (1).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 8 décembre 2017, le comité poursuit son étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 27 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association des chemins de fer du Canada :

Gérald Gauthier, président intérimaire.

Western Canadian Shortline Railway Association :

Perry Pellerin, président.

Metrolinx :

George Bell, vice-président, Sûreté et sécurité.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :

Sean Finn, vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la Direction des affaires juridiques;

Janet Drysdale, vice-présidente, Développement corporatif et développement durable.

Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer :

Francis Bognar, conseiller, Affaires générales et gouvernementales.

Association canadienne de l'industrie de chimie :

Isabelle Des Chênes, vice-présidente exécutive.

Association canadienne de gestion du fret :

Robert Ballantyne, président.

Western Canadian Shippers' Coalition :

David Montpetit, président et chef de la direction.

The chair made a statement.

Mr. Gauthier, Mr. Pellerin, Mr. Bell and Ms. Drysdale made statements and, together with Mr. Finn, answered questions.

At 10:35 a.m., the committee suspended.

At 10:40 a.m., the committee resumed.

Mr. Bognar, Mr. Ballantyne, Mr. Montpetit and Ms. Des Chênes made statements and answered questions.

At 11:23 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2018
(89)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Bovey, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Mitchell, Plett and Tkachuk (12).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Friday, December 8, 2017, the committee continued its consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 27.*)

WITNESSES:

Forest Products Association of Canada:

Joel Neuheimer, Vice President, International Trade, Transportation, and Corporate Secretary.

Mining Association of Canada:

Brendan Marshall, Vice President, Economic and Northern Affairs.

Teck Resources Limited:

Brad Johnston, General Manager, Logistics.

Fertilizer Canada:

Clyde Graham, Senior Vice President;

Ian MacKay, Legal Counsel.

Canadian Pacific:

Le président ouvre la séance.

M. Gauthier, M. Pellerin, M. Bell et Mme Drysdale font un exposé puis, avec M. Finn, répondent aux questions.

À 10 h 35, la séance est suspendue.

À 10 h 40, la séance reprend.

M. Bognar, M. Ballantyne, M. Montpetit et Mme Des Chênes font un exposé et répondent aux questions.

À 11 h 23, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 7 février 2018
(89)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Bovey, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Mitchell, Plett et Tkachuk (12).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 8 décembre 2017, le comité poursuit son étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 27 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association des produits forestiers du Canada :

Joel Neuheimer, vice-président, Commerce international et transports, et secrétaire de l'association.

Association minière du Canada :

Brendan Marshall, vice-président, Affaires économiques et du Nord.

Teck Resources Limited :

Brad Johnston, directeur général, Logistique.

Fertilisants Canada :

Clyde Graham, vice-président principal;

Ian MacKay, conseiller juridique.

Canadien Pacifique :

James Clements, Vice President, Strategic Planning and Transportation Services;

Jeff Ellis, Chief Legal Officer and Corporate Secretary.

Canpotex Limited:

Vee Kachroo, Senior Vice President, Operations.

Engineers Canada:

Chris Roney, Past President.

The chair made a statement.

Mr. Neuheimer, Mr. Marshall, Mr. Johnston and Mr. Graham made statements and, together with Mr. MacKay, answered questions.

At 7:51 p.m., the committee suspended.

At 7:57 p.m., the committee resumed.

Mr. Clements, Mr. Kachroo and Mr. Roney made statements and, together with Mr. Ellis, answered questions.

At 8:52 p.m., the committee suspended.

At 8:55 p.m., the committee, pursuant to rule 12-16(1)(d), resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 9:12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

James Clements, vice-président, Planification stratégique et services de transport;

Jeff Ellis, chef des services juridiques et secrétaire général.

Canpotex Limited :

Vee Kachroo, vice-président directeur, Opérations.

Ingénieurs Canada :

Chris Roney, président sortant.

Le président ouvre la séance.

M. Neuheimer, M. Marshall, M. Johnston et M. Graham font un exposé puis, avec l'aide de M. MacKay, répondent aux questions.

À 19 h 51, la séance est suspendue.

À 19 h 57, la séance reprend.

M. Clements, M. Kachroo et M. Roney font un exposé puis, avec l'aide de M. Ellis, répondent aux questions.

À 20 h 52, la séance est levée.

À 20 h 55, le comité, conformément à l'article 12-16(1)d), du Règlement, examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 21 h 12, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Victor Senna

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, February 6, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Today we're examining Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts.

We have two panels of witnesses. For the first panel, I would like to welcome Gérald Gauthier, Acting President, Railway Association of Canada; Perry Pellerin, President, Western Canadian Short Line Railway Association; George Bell, Vice-President, Metrolinx; Sean Finn, Executive Vice President, Corporate Services and Chief Legal Officer and Janet Drysdale, Vice President, Corporate Development and Sustainability, both at the Canadian National Railway Company.

I thank all of you for being here. I invite Mr. Gauthier to start his presentation, followed by Mr. Pellerin, Mr. Bell and Ms. Drysdale.

I think you have had discussion with the clerk as to timing. I won't be too strict, but at the same time we would like to have lots of time for questions.

Mr. Gauthier, the floor is yours.

Gérald Gauthier, Acting President, Railway Association of Canada: The Railway Association of Canada represents more than 50 railway operators composed of freight, class 1 carriers and local and regional railways, known as short lines, as well as many passenger rail providers such as VIA Rail and the Ottawa O-Train.

Today I will speak on two key parts of this legislation. First is the long-haul interswitching provisions. We challenge the idea that additional recourse mechanisms need to be made available to shippers if they have access to trucking or marine transport that provides competitive access options. It is important that we recognize the strength of our current system and ensure we do

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 6 février 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, afin de poursuivre l'étude de ce projet de loi.

Le sénateur David Tkachuk (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Aujourd'hui, nous étudions le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Nous accueillons deux groupes de témoins. Pour le premier groupe, nous sommes heureux d'accueillir Gérald Gauthier, président intérimaire, Association des Chemins de fer du Canada, Perry Pellerin, président, Western Canadian Short Line Railway Association, George Bell, vice-président, Metrolinx, Sean Finn, vice-président exécutif des Services corporatifs et chef de la Direction des affaires juridiques, ainsi que Janet Drysdale, vice-présidente du développement corporatif et du développement durable, tous deux de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Je vous remercie d'avoir accepté de venir. J'invite M. Gauthier à commencer, suivi de M. Pellerin, de M. Bell et de Mme Drysdale.

Le greffier a dû vous informer du temps dont vous disposiez. Sans vouloir être trop strict, j'aimerais pouvoir disposer de plus de temps possible pour les questions.

Monsieur Gauthier, à vous la parole.

Gérald Gauthier, président intérimaire, Association des chemins de fer du Canada : L'Association des chemins de fer du Canada représente plus de 50 exploitants de chemins de fer, notamment des chemins de fer marchandises de catégorie 1 et des chemins de fer locaux et régionaux, aussi appelés chemins de fer d'intérêt local, ainsi que de nombreux chemins de fer voyageurs comme VIA Rail et le Réseau de transport métropolitain.

Je vais parler aujourd'hui de deux éléments clés de cette mesure législative. Premièrement, les dispositions sur l'interconnexion de longue distance. Nous remettons en question l'idée que les expéditeurs doivent avoir accès à des mécanismes de recours supplémentaires s'ils ont accès à un transport routier ou maritime et, par conséquent, à des options concurrentielles. Il

not move backward by introducing unnecessary legislation or regulations.

est important de reconnaître les points forts du système actuel et d'assurer que nous ne faisons pas marche arrière en adoptant des mesures législatives et des règles inutiles.

Let me turn to safety and the LVVR or locomotive video and voice recorder provisions of the bill. Safety is a top priority of the railway industry and LVVR is a proven piece of technology that has the potential to help prevent accidents by discouraging unsafe behaviours that may distract crew members from their duties and by providing information on the cause of accidents. It is expected that in most cases the recorded information will corroborate statements provided by crew members following accidents or incidents.

Permettez-moi maintenant de parler de sécurité et des dispositions du projet de loi relatives aux appareils d'enregistrement audio-vidéo de locomotive, ou EAVL. La sécurité est une priorité absolue pour le secteur ferroviaire, et les EAVL sont une technologie éprouvée qui peut aider à prévenir les accidents, en décourageant les comportements non sécuritaires pouvant distraire les membres de l'équipage, et en fournissant de l'information sur la cause des accidents. On s'attend à ce que, dans la plupart des cas, l'information enregistrée corrobore les déclarations des membres de l'équipage après un incident.

Locomotives are already equipped with black box-like event recorders that track measurements such as distance, speed and emergency brake application. While this has improved safety, it does not allow us to assess the human factors and the human errors that cause accidents.

Les locomotives sont déjà dotées de consignateurs d'événements, similaires à des boîtes noires, qui enregistrent des mesures comme la distance, la vitesse et l'application du frein d'urgence. Bien que cela améliore la sécurité, cela ne permet pas d'évaluer les facteurs humains et l'erreur humaine qui causent des accidents.

Much has been said about the privacy implications of LVVR, but Bill C-49 is explicit regarding the specific circumstances in which railways can access recorded LVVR data and the use they can make of them. In addition, when the minister appeared before you he made clear hat the regulation would impose fines of $250,000 on any company that breaks the LVVR provisions of the act. That is a strong deterrent to illegal use of the data.

On a beaucoup parlé des incidences sur la vie privée des EAVL. Cependant, le projet de loi C-49 est très explicite quant aux circonstances précises où les chemins de fer peuvent accéder aux données enregistrées, et à l'usage qu'ils peuvent en faire. De plus, le ministre a dit clairement, lors de son témoignage devant vous, que les règles prévoiront des amendes de 250 000 $ si une compagnie enfreint les dispositions de la loi sur les EAVL. C'est là une solide mesure dissuasive à l'emploi illégal des données.

We find fault in the arguments made that railways will access data in circumstances not allowed by the bill. This presumption is totally unwarranted.

Nous ne soutenons pas les arguments selon lesquels les chemins de fer vont enfreindre la loi et accéder à ces données dans des circonstances non autorisées. Cette supposition est tout à fait injustifiée.

When the lives of the public are at stake, safety must take priority over privacy. When your workplace is woven through communities across Canada, as ours is, the implications of an unsafe workplace cannot be understated. In fact, in a decision last year on the Toronto Transit Commission's random drug testing program last year, the Ontario Superior Court of Justice found that safety of employees and the public outweighed privacy concerns of those being tested and allowed the employer to enforce its zero tolerance policy.

Quand la vie du grand public est en jeu, la sécurité doit prévaloir sur la protection de la vie privée. Quand votre lieu de travail est réparti dans des communautés partout au Canada, comme c'est notre cas, on ne peut sous-estimer les implications d'un lieu de travail non sécuritaire. En fait, l'année dernière, la Cour supérieure de l'Ontario, dans une décision sur le programme de dépistage de drogues aléatoire de la Commission de transport de Toronto, a statué que la sécurité des employés et du public était plus importante que les préoccupations sur la vie privée des employés testés et permettait donc à l'employeur d'appliquer sa politique de tolérance zéro.

We want to avoid accidents rather than regret that one happened. LVVR will help our industry to continuously learn and improve.

Nous voulons éviter les accidents au lieu de regretter ceux qui surviennent. Les enregistreurs de locomotive aideront notre secteur à apprendre et à s'améliorer de façon continue.

[*Translation*]

[*Français*]

I would be pleased to answer your questions.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

[*English*]

George Bell, Vice President, Safety and Security, Metrolinx: Thank you, Mr. Chair, and honourable senators. I will be focusing my remarks today on locomotive video and voice recorders. Metrolinx strongly believes that LVVR is a vital tool that, as part of a comprehensive safety program, improves safety for our customers, employees and the communities our trains travel through.

At Metrolinx, we have perhaps longer experience with LVVR than anyone else in the country so I would like to quickly provide some background into our operations and how we have implemented this technology.

Metrolinx is a Crown agency of the Province of Ontario. Our responsibilities include the GO Transit regional rail system that serves the Greater Toronto and Hamilton area and the Union Pearson Express, affectionately known as UP, which works between downtown Toronto and Pearson airport.

Together, these form the busiest passenger rail system operating over Canada's mainline railways. Of the 84 million passengers who boarded a mainline train in Canada in 2016, over two-thirds were boarding one of ours.

Today, Metrolinx operate 3,000 GO and UP train trips over the course of a week. That number is already three times larger than it was a decade ago.

By 2025, it is planned to grow to over 7,000 trips per week as we complete our $20 billion expansion program. This will result in service resembling what you might see leading European and Asian cities with frequent electric trains running all day in all directions.

As we make these huge changes to the scale and scope of our operations, safety is our top priority. We are frequent early adopters of new technologies and techniques. LVVR is one example.

Starting in 2015, we began outfitting the interiors of all operator cabs in our GO and UP fleets with locomotive video and voice recorders. We believe we were the first rail operator in the country, passenger or freight, to take this step ahead of any legislated mandate.

In the passenger transportation business, human life is front and centre. At rush hour many of our GO trains routinely operate with over 2,500 passengers on board. That is the equivalent number of passengers one would find in five jumbo jets.

[*Traduction*]

George Bell, vice-président, Sûreté et sécurité, Metrolinx : Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. Mes propos aujourd'hui porteront sur les enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Metrolinx croit fermement que les EAVL sont un outil essentiel qui, dans le cadre d'un programme de sécurité complet, améliore la sécurité de nos clients, de nos employés et des collectivités que traversent nos trains.

Chez Metrolinx, nous avons probablement plus d'expérience des EAVL que n'importe qui d'autre au pays, alors j'aimerais vous donner rapidement un aperçu de nos opérations et de la façon dont nous avons mis en œuvre cette technologie.

Metrolinx est une société d'État de la province de l'Ontario. Nos responsabilités comprennent le réseau ferroviaire régional de GO Transit, desservant la région du Grand Toronto et de Hamilton, et le service Union Pearson Express, qu'on appelle affectueusement UP, qui assure la liaison entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport Pearson.

Ensemble, ils forment le réseau ferroviaire le plus achalandé du réseau ferroviaire principal du Canada. Parmi les 84 millions de passagers qui sont montés à bord d'un train de ligne principale au Canada en 2016, plus des deux tiers ont pris l'un des nôtres.

Aujourd'hui, Metrolinx gère 3 000 trajets de train GO et UP au cours d'une semaine. Ce nombre est déjà trois fois plus important qu'il y a 10 ans.

D'ici 2025, ce chiffre devrait augmenter à plus de 7 000 trajets par semaine alors que nous compléterons notre programme d'expansion de 20 milliards de dollars. Cela se traduira par un service ressemblant à ce que vous pourriez voir dans les grandes villes européennes et asiatiques, avec des trains électriques fréquents fonctionnant toute la journée dans toutes les directions.

Alors que nous apportons ces changements considérables à l'échelle et à la portée de nos opérations, la sécurité est notre priorité absolue. Nous sommes souvent les premiers à adopter de nouvelles technologies et techniques. Les EAVL en sont un exemple.

À partir de 2015, nous avons commencé à installer des EAVL à l'intérieur de toutes les cabines d'opérateur de nos flottes GO et UP. Nous croyons que nous étions le premier exploitant ferroviaire du pays, qu'il s'agisse de passagers ou de marchandises, à franchir cette étape, en avance sur tout mandat prévu par la loi.

Dans le secteur du transport de passagers, la vie humaine est au premier plan. Aux heures de pointe, bon nombre de nos trains GO circulent régulièrement avec plus de 2 500 passagers à bord. C'est le nombre de passagers équivalent à cinq gros-porteurs.

We proceeded with LVVR because we owe it to each and every one of these passengers, as well as our employees and our neighbours along our railway corridors, to be able to tell them we are using the best available tools and putting in place the best possible processes to keep them safe.

Nous avons été de l'avant avec les EAVL parce que nous devons être en mesure de dire à chacun des passagers — ainsi qu'à nos employés et à nos voisins le long de nos corridors ferroviaires — que nous utilisons les meilleurs outils disponibles et que nous mettons en place le meilleur processus pour les garder en sécurité.

I've circulated a backgrounder that provides a bit more information on how exactly we have implemented LVVR and would be happy to discuss it in a bit more detail later this morning.

J'ai distribué un document d'information qui fournit un peu plus de renseignements sur la façon dont nous avons mis en œuvre les EAVL, et je serais heureux d'en discuter un peu plus en détail plus tard ce matin.

Metrolinx is sensitive to considerations related to crew privacy. We would like to commend the drafters of the bill who have struck an appropriate balance. Through our launch and ongoing operation of LVVR, we have maintained an effective partnership with our operating crews, who are unionized employees of our contracted service provider. We have made clear to them that we have no intention of using these recordings for discipline or performance management purposes.

Metrolinx tient compte des considérations liées à la vie privée de l'équipage, et nous aimerions féliciter les rédacteurs du projet de loi, qui ont trouvé un équilibre approprié. Grâce au lancement et à l'exploitation continus des EAVL, nous avons maintenu un partenariat efficace avec nos équipes d'exploitation, qui sont des employés syndiqués de notre fournisseur de services sous contrat. Nous leur avons clairement indiqué que nous n'avions aucune intention d'utiliser ces enregistrements à des fins de gestion de la discipline ou du rendement.

Bill C-49, as written, formulates the principles were already following. It foresees three circumstances in which data may be used, subject to extensive safeguards:

Tel que rédigé, le projet de loi C-49 formule les principes que nous suivons déjà. Il prévoit trois circonstances dans lesquelles les données peuvent être utilisées, sous réserve de garantie étendue :

First, by the Transportation Safety Board personnel during their investigation following an incident; second, by railway company personnel investigate a TSB-reportable incident that the TSB has declined to investigate; and, third, by railway company personnel for proactive analysis of randomly selected recordings as part of a safety management system.

Premièrement, par le personnel du Bureau de la sécurité des transports au cours de son enquête à la suite d'un incident; deuxièmement, par le personnel de la compagnie de chemin de fer enquêtant sur un incident à signaler au BST et sur lequel le BST a refusé d'enquêter; troisièmement, par le personnel de la compagnie de chemin de fer, pour l'analyse proactive des enregistrements choisis au hasard dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité.

We are pleased that there is a consensus among the stakeholders that Parliament has heard from that LVVR use in the first circumstance is appropriate. However, we are concerned by any suggestion that railways cannot be trusted to responsibly use LVVR data in the second and third circumstances I just mentioned.

Nous sommes heureux qu'il y ait un consensus parmi les intervenants que le Parlement a entendus selon lequel l'utilisation des EAVL dans la première circonstance est appropriée.

Cependant, nous sommes préoccupés par toute idée que l'on ne peut pas faire confiance aux chemins de fer pour utiliser de manière responsable les données des EAVL dans les deuxième et troisième circonstances que je viens de mentionner.

TSB investigations are thankfully very rare. Metrolinx has not been subject to a TSB-led investigation in over 20 years, but we are not perfect and reportable incidents do occur that railways must fairly and responsibly self-investigate to the best of our abilities.

Les enquêtes menées par le BST sont, heureusement,très rares. Metrolinx n'a pas fait l'objet d'une enquête dirigée par le BST depuis 20 ans. Mais nous ne sommes pas parfaits, et des incidents à signaler obligent les compagnies de chemin de fer à mener des enquêtes justes et responsables au mieux de leurs capacités.

Were the bill to be amended to prohibit the second use, the vast majority of reportable incidents in Canada of over 98 per cent could no longer be investigated with the benefit of LVVR. While investigation is good, prevention is better.

As this committee heard last week from TSB, proactive analysis is crucial in building a true safety culture that prevents incidents before they can occur.

I respectfully encourage the committee to support these LVVR provisions and help ensure that we continue to have the safest possible transportation system.

Perry Pellerin, President, Western Canadian Short Line Railway Association: Thank you for inviting me to speak today and for giving the Western Canadian Short Line Railway Association the opportunity for input on Bill C-49.

The Western Canadian Short Line Railway Association, previously the Saskatchewan Short Line Railway Association, is a not-for-profit membership-based organization representing the interest of 14 short line railways across Canada.

Our member railways depend on competitive rates and rail transportation options. We believe the future of the transportation should be improved and allow for competitive choice for farmers, shippers and small business.

Today, we would like to focus on three of our concerns. First, the rate spreads set by the class 1 railways are anti-competitive and unfairly disadvantage producers and small and medium size businesses.

The newly introduced long-haul interswitching will decrease Canada's ability to compete in the world agricultural stage against other countries.

Finally, short line railways should have access to shipper provisions such as service level agreements. It's important to understand, at least in our railways in Saskatchewan, that not only are we representing our employees but we're also representing a lot of our producers. Especially since the demise of the Wheat Board, we are quickly becoming the voice of our producers.

We will touch briefly on the idea of rates. Right now short lines have a variety of customers. Many are shippers that require short haul movements on an irregular basis, often needing fewer than 50 cars at a time.

Si le projet de loi devait être modifié afin d'interdire la seconde utilisation, la vaste majorité des incidents à déclaration obligatoire au Canada — plus de 98 p. 100 — ne pourraient plus faire l'objet d'une enquête au profit des EAVL. Bien que les enquêtes soient une bonne chose, la prévention est meilleure.

Comme le comité l'a entendu la semaine dernière du BST, l'analyse proactive est essentielle pour établir une véritable culture de sécurité qui prévient les incidents avant qu'ils ne se produisent.

J'encourage respectueusement le comité à appuyer ces dispositions relatives aux EAVL et à faire en sorte que nous continuions d'avoir le système de transport le plus sécuritaire possible.

Perry Pellerin, président, Western Canadian Short Line Railway Association : Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner aujourd'hui et de donner l'occasion à la Western Canadian Short Line Railway Association de contribuer au projet de loi C-49.

La Western Canadian Short Line Railway Association, autrefois connue sous le nom de Saskatchewan Short Line Railway Association, est une organisation associative à but non lucratif qui représente les intérêts de 14 chemins de fer sur courte distance au Canada.

Nos sociétés ferroviaires membres dépendent de tarifs et d'options de transport ferroviaire concurrentiels. Nous croyons qu'il faut améliorer l'avenir du transport et offrir des choix concurrentiels aux agriculteurs, aux expéditeurs et aux petites entreprises.

Aujourd'hui, nous allons nous concentrer sur trois de nos préoccupations, les écarts de taux établis par les chemins de fer de catégorie 1 sont anticoncurrentiels et désavantagent indûment les producteurs et les petites et moyennes entreprises.

Le nouveau mécanisme d'interconnexion de longue distance réduira la capacité du Canada d'être concurrentiel sur les marchés agricoles mondiaux relativement à d'autres pays.

Enfin, les chemins de fer d'intérêt local devraient avoir accès aux dispositions des expéditeurs comme les ententes de niveau de service. Il est important de comprendre, du moins pour ce qui est des chemins de fer en Saskatchewan, que nous représentons non seulement nos employés, mais aussi nombre de nos producteurs. Surtout, depuis l'élimination de la Commission canadienne du blé, nous sommes de plus en plus les porte-parole de nos producteurs.

We would like to assist all of our customers with their transportation needs for all movements. This is often not feasible because of excessively high short haul and single car class 1 rates. These goods are often forced to be shipped by truck, adding significantly to greenhouse gas emissions, destroying our provincial highways and roads, and decentralizing small business and economic growth.

It is important that we look at what we see as the focus of the government on the environment. What we're doing here is really kind of anti that, in that we will definitely be putting more trucks on the road.

In Saskatchewan, at least, and probably in Manitoba, our roads are in tough, tough shape. If we add more vehicles, we will only make that worse.

Also this negatively impacts short lines when we're attempting to meet the needs of our customers for short hauls and our concern for the proposed long-haul interswitching mechanism, which I will discuss shortly.

For some of the same reasons in the past we have heard the concern of CN and CP giving about extended interswitching. Giving another railway like BN extended reach into Canada is the same complaint we have with our class 1 partners. We are totally at their mercy when it comes to rates, and it makes it difficult for our shippers to compete.

The loss of the 160-kilometre interswitching option is very disappointing to our members. While not available to shippers on our entire network of short lines, it provided a strengthened bargaining position in most locations. The 30-kilometre existing legislation is problematic as it is only available to three of our 14 members.

Unfortunately, the proposed long-haul interswitching is not a good alternative to the 160-kilometre interswitching that has sunset.

The biggest problem we see is that this new mechanism is really based on an average of commercial rates. Really, at the end of the day, folks, we see a lot of short-haul rates that are very expensive for us and for our shippers.

J'aimerais brièvement soulever la question des tarifs. À l'heure actuelle, les chemins de fer d'intérêt local ont toute une panoplie de clients. Bon nombre d'entre eux sont des expéditeurs qui ont besoin de faire des déplacements de courte distance, de façon irrégulière, qui requièrent souvent moins de 50 wagons à la fois.

Nous aimerions aider tous nos clients pour l'ensemble de leurs besoins de transport et pour tous les types de déplacements. Bien souvent, c'est impossible en raison des tarifs excessivement élevés pour les déplacements de courte distance et les wagons uniques de catégorie 1. Bien souvent, il faut transporter ces produits par camion, ce qui ajoute sensiblement aux émissions de gaz à effet de serre, défonce les routes et autoroutes des provinces, et décentralise les petites entreprises et la croissance économique.

Il est important d'examiner ce que nous estimons être l'intérêt du gouvernement pour l'environnement. Ce qui se passe dans ce cas-ci est, tout à fait, contraire à cet intérêt puisque cela se traduira par la multiplication des camions sur les routes.

En Saskatchewan, du moins, et probablement au Manitoba, nos routes sont en très mauvais état. Si nous rajoutons des véhicules, cela ne fera qu'empirer.

En outre, cela engendre un effet négatif sur les chemins de fer d'intérêt local lorsque nous essayons de répondre aux besoins de nos clients en matière de courts déplacements et sur la proposition concernant le mécanisme d'interconnexion de longue distance qui nous préoccupe et dont je parlerai sous peu.

Le CN et le CP relèvent les mêmes raisons que par le passé relativement à l'élargissement de l'interconnexion. Le fait d'accorder à une autre compagnie de chemin de fer, comme BN, un plus grand accès au Canada soulève chez nous les mêmes plaintes que nous avons à l'égard de nos transporteurs de catégorie 1. Nous sommes totalement à leur merci lorsqu'il s'agit des tarifs, et cela fait en sorte qu'il soit difficile pour nos expéditeurs d'être compétitifs.

La perte du mécanisme d'interconnexion de 160 kilomètres est très décevante pour nos membres. Même s'il n'était pas accessible aux expéditeurs de l'ensemble de notre réseau de chemin de fer d'intérêt local, il offrait une position de négociation renforcée dans la plupart des endroits. La loi actuelle sur les 30 kilomètres pose problème puisque ce mécanisme est accessible uniquement à 3 membres sur 14.

Malheureusement l'interconnexion de longue distance qui est proposée n'est pas une bonne solution de rechange au mécanisme d'interconnexion de 160 kilomètres qui vient d'être éliminé.

If we are to take an average of an expensive rate, we end up with an expensive rate. The bottom line is that a bad rate will still be a bad rate under the new legislation.

Next, small shippers are very reluctant to apply to the agency for the long haul interswitching rates based on the current commercial rates and factors. As a result, competition and increased traffic on short lines by the way of small shippers or new builds on our lines will be reduced. This, paired with the sunsetting of the 160-kilometre interswitching distance, will result in less competition than existed before the introduction of the Transportation Modernization Act.

We appreciate that shippers on short lines have access to long-haul interswitching as per the proposed legislation, but we are disappointed that the rate for this new mechanism will be based on commercial rates, thus rendering it inaccessible for all intents and purposes.

It's important that we not confuse inefficiency with the idea that doing less is better. We believe that efficiency can be gained by doing the job better, not necessarily doing less work. That is a short line belief, and we continue that today.

On service level agreements, the short line association currently advocates on behalf of our customers. While being unable to directly access the shipper remedies provided in the act, many of our customers are small shippers. As such, they are unable to invest the time and money necessary to truly benefit from those remedies.

To support small business and shippers on our line, the short line association would like to access shipper remedies directly, particularly with the service level agreements allowing us to negotiate directly with the class 1s and the CTA.

We will touch on another point briefly that was handled very well by the previous commentators. On the short lines safety is of utmost importance. We agree with the LVVR, with the exception that on some of our short lines we operate at 10 miles an hour and the need in our locomotives would be suspect. We want to support the class 1s and others in the idea that we see it as a very safe thing, especially on the mainline where we're doing high speeds. We want to support our colleagues in that for sure.

Le principal problème relève du fait que ce nouveau mécanisme est essentiellement fondé sur une moyenne de tarifs commerciaux. Au bout du compte, il y a de nombreux tarifs de longue distance qui sont très coûteux pour nous et pour nos expéditeurs.

Si nous devons tirer profit d'un tarif élevé, nous devons imposer un tarif coûteux. Le fait est qu'un mauvais tarif demeurera un mauvais tarif aux termes de la nouvelle loi.

Ensuite, il faut savoir que les petits expéditeurs sont très réticents à s'adresser à l'agence pour les tarifs d'interconnexion de longue distance en raison des facteurs et des tarifs commerciaux actuels. Par conséquent, cela réduira la concurrence et le trafic accrus de courte distance sur nos trajets, qui provenaient de petits expéditeurs et de nouveaux bâtiments. En plus de l'élimination progressive du mécanisme d'interconnexion de 160 kilomètres, cela fera en sorte qu'il y aura moins de concurrence qu'auparavant, c'est-à-dire avant l'adoption de la Loi sur la modernisation des transports.

Nous comprenons que les expéditeurs sur de courtes distances ont accès à l'interconnexion de longue distance conformément à la loi, mais ce qui nous déçoit, c'est que le tarif pour ce nouveau mécanisme sera fondé sur les tarifs commerciaux, de sorte qu'il deviendra en fait inaccessible.

Il importe de ne pas confondre l'inefficacité et le principe selon lequel moins équivaut à plus. Nous estimons qu'il est possible de faire des gains d'efficacité en travaillant mieux, mais pas forcément en faisant moins de travail. C'est ce que croient les gens relativement au trajet de courte distance et c'est ce qu'ils continuent de croire aujourd'hui.

L'association défend ses clients en ce qui concerne les accords sur le niveau de service. Une bonne partie de nos clients sont de petits expéditeurs. Malgré tout, ils ne sont pas capables d'avoir accès directement aux recours pour expéditeurs prévus par la loi. Ils ne sont donc pas en mesure d'investir le temps et l'argent nécessaires pour vraiment tirer avantage de ces recours.

Afin d'appuyer les petites entreprises et les expéditeurs sur notre réseau, notre association aimerait avoir accès directement aux recours pour les expéditeurs, particulièrement pour ce qui est des accords sur les niveaux de service qui nous permettent de négocier directement avec les chemins de fer de catégorie 1 et l'Office des transports du Canada.

In conclusion, it is of critical importance that competition is a focus in any consideration of the future of transportation in Canada. The industry is becoming less competitive over time for both grain handling and transportation.

Nous allons parler brièvement d'un autre sujet qui fut très bien abordé par d'autres témoins. La sécurité est très importante sur les lignes ferroviaires sur courtes distances. Nous sommes d'accord avec l'idée des EAVL. Cependant, selon nous, il faudrait faire une exception pour certaines de nos lignes ferroviaires sur courtes distances où la vitesse sur les rails est de 10 miles à l'heure. Il serait suspect d'avoir besoin de tels EAVL sur ces lignes. Nous voulons soutenir les chemins de fer de catégorie I et les autres parties prenantes à ce sujet. Nous sommes d'accord pour dire que c'est un outil très sécuritaire, surtout sur le réseau principal où les trains vont à vive allure. Nous voulons soutenir nos collègues à cet égard.

While intending to increase competition, this legislation continues to move our transportation system toward efficiency that deters small business and small shippers and negatively impacts the flexibility and accessibility of our transportation system.

Pour conclure, il est essentiel de penser à la concurrence lors de toute réflexion sur l'avenir du secteur des transports au Canada. L'industrie devient de moins en moins concurrentielle au fil du temps, à la fois pour le transport et la manutention des céréales.

I appreciate the time to meet with you. I grew up and was told that the Senate was a place for sober second thought. I hope that is the case.

Ce projet de loi vise à augmenter la concurrence, mais continue d'amener notre système de transport vers une efficacité qui décourage les petites entreprises et les petits expéditeurs, en plus d'avoir une incidence négative sur la flexibilité et l'accessibilité au système de transport.

Je suis heureux d'être parmi vous. On m'a toujours dit que le Sénat est un espace de second examen objectif. J'espère que c'est bel et bien le cas.

Janet Drysdale, Vice President, Corporate Development and Sustainability, Canadian National Railway Company: We appreciate the opportunity to discuss Bill C-49.

Janet Drysdale, vice-présidente, Développement corporatif et développement durable, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de discuter du projet de loi C-49.

CN is Canada's largest railway. We operate a network that stretches from Vancouver and Prince Rupert east to Halifax and south to the Gulf of Mexico. We operate in eight Canadian provinces and 16 states.

Le CN est le plus important chemin de fer du Canada. Notre réseau s'étend de Vancouver et Prince Rupert à Halifax à l'est et au golfe du Mexique au sud. Nous avons des activités dans 8 provinces canadiennes et dans 16 États américains.

In Canada, CN owns and operates a 22,000-kilometre network, bringing the world's imports to Canadian consumers and connecting inland resources with export gateways. CN is an integral partner in Canada's supply chains and a true backbone of Canada's trade oriented economy.

Au Canada, le CN possède et exploite un réseau de 22 000 kilomètres de voies acheminant les produits d'importations vers les consommateurs canadiens et les ressources des régions intérieures vers les points d'exportation. Le CN est un important partenaire de la chaîne d'approvisionnement au Canada et est un véritable pilier de l'économie du pays, qui est axée sur le commerce.

Canadians should be proud that our freight railroads are globally the most efficient, directly employ over 25,000 people, and annually invest billions of dollars in Canadian transportation infrastructure. In 2018 alone, CN will invest a record $3.2 billion.

Les Canadiens doivent être fiers de leurs chemins de fer, car ceux-ci sont les plus efficaces à l'échelle mondiale, ils emploient directement plus de 25 000 personnes et ils investissent chaque année des milliards de dollars dans l'infrastructure du transport au Canada. En 2018 uniquement, le CN compte investir une somme record de 3,2 milliards de dollars dans son réseau.

Over the past couple of decades, deregulation in the rail sector and the capital investments that deregulation enabled led to significant service and efficiency improvements while at the same time providing Canadian shippers with the lowest freight rates of any country in the industrialized world.

In this context, the statutory review of the Canada Transportation Act recommended a strengthening of the reciprocal commercial environment while preserving the numerous shipper protections already contained in the act.

Unfortunately, the Canadian government has chosen to go in a very different direction. Bill C-49 seeks to increase the regulatory burden on the carrier-shipper relationship, compromising the efficiency gains of recent decades.

The bill fails to recognize how service levels and product offerings have evolved to meet the changing needs of shippers. The fact is that the vast majority of our customers prefer a commercial approach, including, increasingly, shippers of regulated Canadian grain. This is because shippers are best able to identify and negotiate what is most important for their respective supply chain.

In the case of Canadian grain, for example, the shippers' priority is railcar supply. You have talked about your response. You have entered into commercial contracts for roughly 90 per cent of our railcar capacity.

Railcar capacity and container capacity are entirely different kettles of fish. In talking with farmers, container capacity is a problem that goes beyond railcar availability. It seems to me that you know where the railcars are but nobody knows where the containers are.

This committee has learned in the past, in the study of container shipping, that a farmer in Saskatchewan who wants to ship his pulse products to the Port of Vancouver calls them looking for containers and they have no idea where they are. Those agreements specify volume commitments from shippers in exchange for guaranteed car supply from CN and include reciprocal penalties.

We have been very clear that there are specific elements of this bill that we oppose and believe open the door for significant, unintended consequences. For instance, long-haul interswitching, or LHI, is a remedy which, until it appeared in the bill, had never been recommended, discussed or considered. No study was ever undertaken to show that it is needed or that it can be effective.

Of particular concern, LHI provides a non-reciprocal, competitive advantage to U.S.-based railroads that invest very little and employ very few people in Canada. We don't

Au cours des dernières décennies, la déréglementation du secteur ferroviaire et les investissements que la déréglementation a rendus possibles se sont traduits par une amélioration importante du service et de l'efficacité du secteur, et ont procuré aux expéditeurs canadiens les prix de transport les plus bas parmi les pays industrialisés.

C'est dans ce contexte que l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada a recommandé le renforcement des obligations commerciales réciproques tout en préservant pour les expéditeurs de nombreuses mesures de protection déjà prévues dans la loi.

Malheureusement, le gouvernement canadien a choisi d'emprunter une autre direction, et le projet de loi C-49 semble maintenant vouloir accroître le fardeau réglementaire des transporteurs et des expéditeurs, ce qui aura pour effet de compromettre les gains d'efficacité des dernières décennies.

Le projet de loi omet de reconnaître à quel point les niveaux de service et l'offre de produits se sont transformés afin de répondre aux besoins changeants des expéditeurs. En fait, la grande majorité de nos clients et aussi, de plus en plus d'expéditeurs de céréales canadiennes réglementées, préfèrent une approche commerciale. Il en est ainsi parce que les expéditeurs sont bien placés pour cerner leurs besoins et négocier ce qui est plus avantageux pour leur chaîne d'approvisionnement respective.

Par exemple, dans le cas des céréales canadiennes, la priorité des expéditeurs est l'approvisionnement en wagons. Vous avez parlé de votre réponse. Nous avons conclu des accords commerciaux applicables à environ 90 p. 100 de la capacité de notre parc de wagons.

La capacité des wagons et la capacité des conteneurs sont complètement différentes. Les agriculteurs disent que la capacité des conteneurs est un problème qui va au-delà de la disponibilité des wagons. J'ai l'impression qu'on sait où sont les wagons, mais que personne ne sait où sont les conteneurs.

Lors de son étude sur l'expédition de conteneurs, ce comité a appris qu'un agriculteur de la Saskatchewan qui souhaite expédier ses produits de légumineuses à grains au port de Vancouver appelle pour obtenir des conteneurs, et personne ne sait où ils se trouvent. Ces ententes précisent les engagements de volume des expéditeurs en échange d'un approvisionnement garanti de la part du CN, et elles prévoient des pénalités réciproques.

Nous avons clairement dit que nous nous opposons à des dispositions particulières du projet de loi, qui selon nous entraîneront d'importantes conséquences non désirées. Par

understand why, particularly at a time when NAFTA is being renegotiated, Canada would give away this provision with nothing in return.

Providing such an advantage to U.S. railways at the direct expense of Canada's railways creates a risk to the sustainability of Canada's transportation network, which depends on the existing volume of traffic to generate the capital necessary to keep Canadian infrastructure safe and fluid and to increase capacity to support overall growth.

To prevent further compromising Canadian infrastructure investments we are proposing an amendment to subclause 20(2) of the bill to provide that a shipper is not entitled to LHI if the shipper is within 250 kilometres of the Canada-U.S. border. This change will ensure a level playing field between Canadian and U.S. railways.

Before concluding, it is essential that we speak to the proposed mandatory use of the locomotive voice and video recording devices. This is an essential step in our collective goal to improve rail safety. We are sensitive to employee privacy concerns, but we are confident that LVVR will be implemented with the appropriate safeguards to minimize intrusion while allowing railroads and government to gain important insights into accident prevention.

We appreciate the opportunity to speak with you today and look forward to your questions.

The Chair: Thank you. We have a long list. It's going to be busy. Keep your questions and your answers short.

[*Translation*]

Senator Gagné: This question is for the Canadian National Railway, the CN, and the Railway Association of Canada, the RAC. Last week, the chair of the Transportation Safety Board of Canada, Ms. Kathy Fox, who supports your proposal to give you access to random audio and video recordings for prevention purposes, made the following statement to the committee.

exemple, l'interconnexion de longue distance, ou ILD, est un recours qui, avant ce projet de loi, n'avait jamais été recommandé, discuté ou envisagé. Personne n'a entrepris d'études pour déterminer si cette mesure était nécessaire ou si elle allait être efficace.

Un aspect particulier pose problème : l'ILD procure un avantage concurrentiel sans réciprocité aux chemins de fer américains, qui n'investissent que modestement au Canada et y font travailler très peu de gens. Nous ne comprenons pas pourquoi en cette période de renégociation de l'ALENA, le Canada renoncerait à cette disposition sans rien recevoir en retour.

Accorder un tel avantage aux chemins de fer américains au détriment des chemins de fer canadiens pose un risque pour la durabilité du réseau de transport du Canada, qui compte sur le volume de trafic actuel pour générer les capitaux nécessaires au maintien de la sécurité et de la fluidité de l'infrastructure, et à l'augmentation de la capacité du réseau en soutien à la croissance commerciale.

Pour éviter de compromettre davantage les investissements dans l'infrastructure canadienne, nous proposons de modifier le paragraphe 20(2) du projet de loi, de façon qu'il ne soit pas possible de demander une ILD si l'expéditeur se trouve à moins de 250 kilomètres de la frontière Canada-États-Unis. Cette modification assurerait une égalité de traitement entre les chemins de fer canadiens et américains.

Avant de conclure, il est essentiel de parler de la proposition d'utiliser des EAVL dans les locomotives. Il s'agit là d'une mesure essentielle pour atteindre notre objectif commun visant à améliorer la sécurité ferroviaire. Même si nous comprenons les inquiétudes des employés au sujet de leur vie privée, nous sommes certains que les EAVL seront mis en place avec les mesures de protection nécessaires pour minimiser les intrusions dans la vie privée tout en fournissant aux chemins de fer et au gouvernement des renseignements utiles aux fins de la prévention des accidents.

Nous sommes heureux de comparaître aujourd'hui. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

[*Français*]

Le président : Merci. La liste est longue, alors veuillez être brefs dans vos questions et vos réponses.

[*English*]

Canadian railways have often demonstrated a very rules-based, punitive culture, and although progress is being made to improve that culture, the TSB nonetheless understands employee concerns about how this data might be used or misused.

[*Translation*]

How would you suggest keeping this punitive approach in check in the use of video and audio recordings? Would you agree to limit access only to those recordings that are related to incidents, even those that are not under investigation? What would be the added value of reviewing random recordings that are not related to incidents?

Mr. Gauthier: The act is very clear when it comes to companies' use of audio and video recordings. Although Ms. Fox alluded to a culture that may have existed in the past, the act very clear provides that recordings may be used for specific purposes only. Concluding that railways will fail to comply with the act because there may have been a different culture in the past would be imputing motives unfairly, especially when the act is so clear.

Moreover, when the minister appeared before your committee, he said there would be very severe sanctions. In my opinion, one cannot assume that railways will not comply with the act. Secondly, you are asking whether we should be satisfied with access to information only when accidents occur, which seems to be what the act provides. Under the act, the TSB can conduct an investigation when there is an incident or an accident that has to be reported to it. Railways will be able to analyze accidents that were not investigated by the TSB. Under the 2015 Railway Safety Management System Regulations, railways are required to identify events that constantly recur and that may be a safety issue. This is what is required of railways. They are responsible for the safety of their operations.

So it is normal for them to access these recordings in order to detect situations that could pose safety risks, and that would be on a random basis. We should not worry about how the railway companies will use this data.

[*Traduction*]

La sénatrice Gagné : Cette question s'adresse à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et à l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). La semaine dernière, la présidente du Bureau de la sécurité des transports, Mme Kathy Fox, qui appuie la proposition de vous donner accès à des bandes audio et vidéo aléatoires à des fins de prévention, a expliqué ceci au comité, et je cite :

[*Français*]

Les chemins de fer ont souvent fait montre d'une culture punitive et d'une culture fondée sur les règles. Même si on accomplit des progrès pour améliorer cette culture, le Bureau de la sécurité des transports comprend tout de même les inquiétudes des employés en ce qui concerne la façon dont ces données seront utilisées, à des fins malveillantes ou pas.

Que proposez-vous pour contrôler ces instincts disciplinaires dans l'utilisation de ces bandes audio et vidéo? Seriez-vous d'accord de limiter l'accès seulement pour des enregistrements reliés aux incidents, même ceux qui ne font pas l'objet d'une enquête? Quelle serait la valeur ajoutée de l'étude d'enregistrements aléatoires non reliés à des incidents?

M. Gauthier : La législation est très claire sur l'utilisation qui peut être faite des enregistrements audio et vidéo par les compagnies. Même si Mme Fox faisait allusion à une culture qui a peut-être existé par le passé, la loi est très claire et les enregistrements ne peuvent être utilisés qu'à des fins précises. Conclure que les chemins de fer violeront la loi sous prétexte qu'ils auraient eu une culture différente par le passé, c'est prêter des intentions qu'on ne peut pas faire, à mon avis, lorsque la loi est très claire.

Qui plus est, à sa comparution à votre comité, le ministre a dit qu'il y aurait des sanctions très sévères. Je crois que penser que les chemins de fer agiront contrairement à la loi, ce n'est pas une chose que l'on doit faire. Deuxièmement, vous demandez si on doit se contenter d'avoir accès à l'information dans le cas d'accidents, et c'est vraisemblablement ce que la loi prévoit. En vertu de la loi, le BST pourra mener une enquête lors d'un incident ou d'un accident qui doit être rapporté au BST. Les chemins de fer pourront faire l'analyse d'un accident qui n'a pas fait l'objet d'une enquête par le BST. Selon le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, ils sont tenus d'identifier les événements qui reviennent constamment et qui peuvent poser un problème de sécurité. Les chemins de fer ont cette obligation et ils sont responsables de la sécurité de leurs exploitations.

[*English*]

Ms. Drysdale: I don't have too much to add. We are confident that the safeguards being built into the regulation will protect the privacy concerns of employees.

Senator Plett: I want to be on the record as certainly supporting the LVVR. However, my question is around interswitching and basically for CN and the gentlemen from Short Line

The current wording in subsection 129(1) may give a shipper access to the nearest competing railway, but this would be of little to no value if the nearest interswitch takes the traffic in the wrong direction of the shipment's final destination, if the nearest interchange does not have the capacity to take on the size of the shipment, or if the nearest competing rail company does not have rail lines running the full distance of the shipment's final destination.

The bill also stipulates in subsection 129(3)(a) that a shipper may not obtain a long-haul interswitching if a competing rail line is within a distance of 30 kilometres. Sending the shipment in the wrong direction is cost prohibitive, which makes the interswitch useless.

I am from Manitoba, as are two of my colleagues. I am concerned about the interswitch at the southern border of our province.

Over the past three years, 75 per cent of shipments leaving the CN-served elevator at Red River South were headed to export positions either east to the Port of Thunder Bay or west to the Port of Vancouver. These routes are serviced by CN and CP but not by BNSF.

The interchange at Emerson is less than 30 kilometres away from the elevator, but it is in the wrong direction and with the wrong rail line for these export moves. In order to have effective access, this elevator needs also access to the CN-CP interchange in Winnipeg.

These concerns have been raised with the government, with a possible proposed solution being to add the wording "in the reasonable direction of the traffic and its destination" to both of the sections that I quoted.

This language already exists in the legislation in subsection 136.1 for other purposes and could easily be applied here.

[*Traduction*]

Il est donc normal qu'ils aient accès à ces enregistrements pour détecter des indices de circonstances qui pourraient poser des risques à la sécurité, et ce sera fait de façon aléatoire. Il ne faut pas s'inquiéter sur l'utilisation des données qui sera faite de ces informations par les chemins de fer.

Mme Drysdale : Je n'ai pas grand-chose à ajouter. Nous sommes confiants que les mesures de protection qu'on ajoute à la réglementation protégeront la vie privée des employés.

Le sénateur Plett : J'appuie l'idée des EAVL. Ma question porte sur l'interconnexion et s'adresse donc au représentant du CN et à celui de Short Line.

Dans le libellé actuel du paragraphe 129(1), on peut donner à un expéditeur l'accès au chemin de fer concurrent le plus proche. Par contre, cela n'aiderait pas vraiment si l'interconnexion la plus proche éloigne l'envoi de sa destination finale, dans le cas où l'interconnexion la plus proche n'a pas la capacité pour recevoir la taille de l'envoi, ou si la compagnie ferroviaire concurrente la plus proche n'a pas de voies ferrées qui se rendent jusqu'à la destination finale.

Le projet de loi stipule aussi à l'alinéa 129(3)a) qu'un expéditeur ne peut obtenir une interconnexion longue distance si une voie ferrée concurrente se trouve à moins de 30 kilomètres. Expédier l'envoi dans la mauvaise direction peut s'avérer coûteux, ce qui rend l'interconnexion inutile.

Je viens du Manitoba, comme deux de mes collègues. L'interconnexion à la frontière sud de la province m'inquiète.

Au cours des trois dernières années, 75 p. 100 des envois quittant l'élévateur desservi par le CN à Red River South se rendaient vers des points d'exportation soit à l'est, au port de Thunder Bay, ou à l'ouest, au port de Vancouver. Ces routes sont desservies par le CN et le CP, mais pas par BNSF.

L'interconnexion à Emerson est à moins de 30 kilomètres de l'élévateur, mais il est dans la mauvaise direction et utilise la mauvaise voie ferrée pour ces exportations. Afin d'avoir un accès efficace, cet élévateur doit également avoir accès à l'interconnexion CN-CP à Winnipeg.

On a fait part de ces préoccupations au gouvernement et on a proposé une piste de solution. Il s'agirait d'ajouter le libellé suivant aux deux articles que j'ai cités : « Dans la direction la plus plausible de l'origine à la destination .»

Ce libellé se retrouve déjà dans la loi au paragraphe 136.1 à d'autres fins et pourrait facilement s'appliquer ici.

My question is to both presenters. Why not support something like this? Maybe you do and maybe you don't. Mr. Finn is here. I made a suggestion to him the other day that I don't believe, if the amount of grain heading in the wrong direction was changed, it would be a significant amount of revenue lost to CN.

If it is, I would like to know how much and, of course, I would like to know from the gentlemen from Short Line whether they would support such an amendment.

Ms. Drysdale: Let me start. The intended purpose of LHI is to provide shippers that have access to only one railway with a competitive option. Shippers within 30-kilometre interswitching already have that competitive option.

In the case of the facility that you've referenced, and certainly in the case of Vancouver, BN is perfectly capable of handling that traffic to Vancouver today. They don't have just a CN option to go to Vancouver. They have a BN option.

Mind you, that BN option would be on a commercial rate basis because the U.S. does not have any of these regulatory options on the table today.

The 30-kilometre interswitching provides a competitive option to shippers in widely used, high density corridors at long established interchange locations and at rates reflecting variable costs. To suggest that moving in the wrong direction within a 30-kilometre zone is cost prohibitive is, respectfully, absurd.

Furthermore, grain will move the most efficient route to port, not necessarily the shortest miles. For example, grain coming out of the Peace River area of Alberta will go east to Edmonton first in order to go west to Vancouver, which is the most efficient way for that grain to get to port. It's about efficiency, not about the mileage.

There is 30-kilometre interswitching within that zone. There are well established interchanges. There has never been a complaint about traffic moving in the wrong direction.

In terms of expanding the purpose of LHI to cover every commercial aspect of the grain industry, now we're getting into an issue where we're talking about the relative competitiveness of one grain elevator versus another. This, by the way, does not help farmers. By the time grain is in an elevator, we're talking about grain companies.

What's being proposed is in respect of whether one grain company feels it is at a relative competitive advantage or disadvantage versus another grain company. The grain company in the Red River Valley in question has access to competitive

Ma question s'adresse aux deux témoins. Pourquoi ne pas appuyer cette solution? Peut-être que vous le faites et peut-être pas. M. Finn est ici. Je lui ai dit l'autre jour que je ne crois pas que le CN perdrait beaucoup de revenus si on changeait la quantité de grains qui s'en va dans la mauvaise direction.

Si c'est le cas, j'aimerais savoir combien et, bien sûr, j'aimerais savoir si le représentant de Short Line appuierait un tel amendement.

Mme Drysdale : Je vais commencer. Le but visé par l'ILD est d'offrir une option concurrentielle aux expéditeurs qui n'ont accès qu'à une seule voie ferrée. Les expéditeurs à moins de 30 kilomètres de l'interconnexion ont déjà cette option concurrentielle.

Dans le cas de l'installation dont vous avez parlé, et certainement dans le cas de Vancouver, BN est parfaitement capable d'assurer cette circulation vers Vancouver. Les expéditeurs n'ont pas seulement l'option CN pour aller à Vancouver. Ils ont aussi l'option BN.

Cela dit, l'option BN s'offrirait au tarif commercial, car les États-Unis ne sont pas en train de négocier ces options réglementaires.

L'interconnexion à moins de 30 kilomètres offre une option concurrentielle aux expéditeurs dans les corridors fréquemment utilisés et à forte densité dans des lieux de correspondance bien établis, à des tarifs qui reflètent les coûts variables. Sauf votre respect, il est absurde de dire qu'il est coûteux de circuler dans la mauvaise direction dans une zone de moins de 30 kilomètres.

De plus, on envoie le grain au port en employant le trajet le plus efficace, pas nécessairement le plus court. Par exemple, le grain qui provient de la région de Peace River, en Alberta, ira d'abord vers l'est, à Edmonton, pour ensuite partir en direction ouest vers Vancouver. C'est le trajet le plus efficace pour acheminer ce grain au port. C'est une question d'efficacité, pas de kilométrage.

Il y a une interconnexion de 30 kilomètres dans cette zone. On y retrouve des points de correspondance bien établis. Il n'y a jamais eu de plaintes sur la circulation se déplaçant dans la mauvaise direction.

Pour ce qui est de l'élargissement de la fonction de l'ILD afin de couvrir tous les aspects commerciaux de l'industrie céréalière, nous parlons de la compétitivité relative d'un élévateur à grains par rapport à un autre. Ceci, par ailleurs, n'aide pas les agriculteurs. Quand le grain se retrouve dans un élévateur, on parle des entreprises céréalières.

Ici, on veut voir si une entreprise céréalière a un avantage concurrentiel relatif ou un désavantage par rapport à une autre entreprise céréalière. L'entreprise céréalière dans la vallée de la rivière Rouge a accès à des options concurrentielles. L'ILD vise

options today. LHI is meant to give that access to someone who doesn't have a competitive option for rail.

Senator Plett: I want to go on the record as saying that when grain elevators and grain companies have increased costs, those costs are being handed down to the farmers.

To suggest that there will be an increased cost to farmers is respectfully absurd, I think what is respectfully absurd is to suggest that Western Canadian grain farmers have costs added to their shipment.

I would like to hear from Short Line Railway, please.

Ms. Drysdale: My only point being that let's say there is a cost saving to a grain company. There is no regulation that obliges the grain company to pass that cost saving on to the farmer. In the context of a post-Canadian Wheat Board world, the farmers' ability to have visibility into what is a transportation rate versus what is an elevation rate or a grain profit rate, they don't have that visibility. That was my point.

Senator Plett: That is, respectfully, absurd to have western farmers.

The Chair: Mr. Pellerin, do you have a quick note to make here?

Mr. Pellerin: In this aspect, something that may need to return is a bit of common sense. There are occasions where sometimes going a step backward to go forward makes sense, especially moving grain.

It's important for our shippers. I love the passion that class 1s have about moving grain and wanting to do great and everything else, but at the end of the day it's the shippers' grain that wants to go to a certain point. It should be their option to do that at the best available rate they can find. It is the country's duty to help them at least access that rate structure.

Senator MacDonald: I will direct this question to Mr. Gauthier, but I think you're all on the same wavelength on this question so anyone can feel free to respond to it.

None of us underestimate the importance of safety and travel. Most of us here are flying constantly. I always fly under the assumption that the pilots are not kamikaze pilots, that they want to land the passengers safely. We have to have trust in them. I take the train occasionally, and I have trust in the engineers in the cabs too.

à donner cet accès à une entité qui n'a pas de solution de rechange au transport ferroviaire qui soit concurrentielle.

Le sénateur Plett : Je tiens à préciser, aux fins du compte rendu, que lorsque les coûts des élévateurs et des sociétés céréalières augmentent, ils sont transférés aux producteurs.

Sauf votre respect, il est ridicule de dire que les coûts des producteurs vont augmenter, je pense qu'il est absurde de dire que les céréaliculteurs de l'Ouest canadien verront des coûts s'ajouter à leurs expéditions.

J'aimerais entendre la Short Line Railway Association, s'il vous plaît.

Mme Drysdale : Je voulais seulement dire ceci : supposons que les coûts d'une société céréalière diminuent. Il n'y a aucun règlement qui l'oblige à transférer cette économie aux producteurs. Dans un monde où la Commission canadienne du blé n'existe plus, les producteurs ne peuvent plus faire la différence entre le coût du transport, le coût de l'élévateur ou le taux de profit de la compagnie céréalière. Cela n'est plus visible. C'est ce que je voulais dire.

Le sénateur Plett : Sauf votre respect, il est absurde de dire que les producteurs de l'Ouest...

Le président : Monsieur Pellerin, avez-vous quelque chose à ajouter rapidement?

M. Pellerin : À cet égard, il faudrait peut-être faire preuve d'un peu de bon sens. Il y a des cas où c'est une bonne idée de prendre un pas en arrière pour pouvoir aller de l'avant, surtout en ce qui concerne le transport des céréales.

C'est important pour nos expéditeurs. J'aime la passion dont font preuve les chemins de fer de catégorie 1 pour ce qui est du transport des céréales et leur volonté d'offrir un excellent service mais, au bout du compte, ce sont les céréales des expéditeurs qui doivent se rendre à une certaine destination. Ceux-ci devraient donc avoir le choix de les expédier au meilleur tarif disponible. C'est le devoir du pays de les aider au moins à avoir accès à cette structure de tarif.

Le sénateur MacDonald : Ma question s'adresse à M. Gauthier, mais je pense que vous êtes tous sur la même longueur d'onde à ce sujet, alors sentez-vous tous libres d'y répondre.

Aucun d'entre nous ne sous-estime l'importance de la sécurité et des déplacements. La plupart d'entre nous prenons constamment l'avion. Lorsque je prends l'avion, je suppose que les pilotes ne sont pas des kamikazes et qu'ils souhaitent que leurs passagers arrivent en toute sécurité. Nous devons leur faire confiance. Il m'arrive de prendre le train, et je fais également confiance aux mécaniciens de locomotive.

I am curious. When safety is so important, and a provision for LVVR is not included or deemed to be necessary for pilots in cockpits, why would there be different criteria for an engineer in a cab of a locomotive than for the pilot in the cockpit of an airplane or the wheelhouse of a ship?

Je suis curieux. Puisque la sécurité est si importante, comment se fait-il qu'on n'ait pas jugé nécessaire d'imposer l'enregistrement audio-vidéo aux pilotes d'avion et de navire, mais qu'on l'exige pour les mécaniciens de locomotive?

Mr. Gauthier: As you say, safety is important to us and to you. The railways are responsible for the safety of their operations. We have plenty of technology to check for equipment or track failure.

M. Gauthier : Comme vous le dites, la sécurité est importante pour nous comme pour vous. Les chemins de fer sont toujours responsables de la sécurité de leurs opérations. Nous avons suffisamment de technologies pour vérifier l'équipement et les rails ou éviter les défaillances.

In fact, we have invested millions of dollars and we've seen a reduction in accidents caused by equipment or track failure, but on the human side of it we haven't seen anything significant despite all the measures that we have taken.

En effet, nous avons investi des millions de dollars, et le nombre d'accidents causés par une défaillance de l'équipement ou des rails a diminué, mais nous n'avons pas pu réduire les erreurs humaines de manière notable malgré toutes les mesures que nous avons prises.

Why? It's because we don't know what is going on in the cabin. We cannot train our employees for things we're not aware of.

Pourquoi? Parce que nous ne savons pas ce qui se passe dans la cabine. Nous ne pouvons pas former nos employés pour des choses dont nous ne sommes pas au courant.

The advantage of the LVVR, as mentioned, is that you can determine what happened in the cabin. Based on this, the railways will look at the lesson learned from this and train their employees properly.

L'avantage de l'EAVL, comme on l'a mentionné, c'est qu'il nous permet de déterminer ce qui est arrivé dans la cabine. En fonction de cela, la compagnie verra quelles leçons doivent en être tirées et formera ses employés en conséquence.

It's difficult to improve safety if you don't know what is going on, on board.

C'est difficile d'améliorer la sécurité si on ne sait pas ce qui se passe à bord.

Senator MacDonald: With respect, you haven't answered my question. Why would the criteria not be applicable to the cockpit of an airplane or the wheelhouse of a ship? Why would it be necessary in the cab of a locomotive and not in the other two means of transportation? Why are there two different standards?

Le sénateur MacDonald : Sauf votre respect, vous n'avez pas répondu à ma question. Pourquoi le même critère ne s'appliquerait-il pas au poste de pilotage d'un avion ou d'un navire? Pourquoi serait-ce nécessaire dans la cabine d'une locomotive, mais pas dans les deux autres moyens de transport? Pourquoi y aurait-il deux normes différentes?

Mr. Gauthier: To my knowledge there are audio recordings for the pilots. There is similarity with what is going on and what will happen with the rail sector.

M. Gauthier : À ma connaissance, les pilotes font l'objet d'un enregistrement audio. Les circonstances sont similaires à celles qui s'appliquent et qui s'appliqueront au secteur ferroviaire.

As to why Transport has decided to start with the rail sector, Transport is the only one that can answer that question. I don't see why it should not be used on board an airplane.

Quant à savoir pourquoi Transports Canada a décidé de commencer par le secteur ferroviaire, lui seul peut répondre à cette question. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas utiliser cette technologie à bord d'un avion.

Mr. Bell: On the comment that Mr. Gauthier just made, it very well may be true that there will be equal benefit to having similar technologies installed in other modes of transportation.

M. Bell : Pour poursuivre dans la même veine, j'ajouterais qu'il se pourrait qu'il soit aussi avantageux d'installer des technologies similaires dans d'autres moyens de transport.

I believe that railway is the first, but only the first.

Je crois que le transport ferroviaire sera le premier, mais seulement le premier.

Senator Mitchell: Thank you, Mr. Bell and others, for your presentations. You're unanimous in your sincerity and passion for implementing LVVR for safety reasons. Each of you has

Le sénateur Mitchell : Je vous remercie, monsieur Bell, ainsi que les autres, de vos exposés. Vous avez tous exprimé une sincérité et une passion quant à la mise en application d'EAVL

made a very strong case for the protection of privacy in doing that.

To back that up further, Mr. Bell, you mentioned in your presentation that you have some background information you would be happy to discuss further.

Can you highlight the points that might further this case?

Mr. Bell: The background information I provided is a set of PowerPoint slides. I will take you through them.

The first page talks about our operations. The second page gives you a mockup of what you will see inside a locomotive, with these cameras installed. The cameras are installed to give about 95 per cent coverage of the cab area. That's what the second slide shows you.

The third slide on page 4 will give you an idea of what those cameras actually physically display. We have cameras that face out of the front of the train, and we can see various things like signal aspects. If we refer to the tragic accident over the weekend, we can see switch positions post-incident on those types of cameras.

We can see the locomotive controls, where they're positioned and how they're being used. The picture on the top right shows a bank of diagnostic equipment that's on the rear wall of the locomotive where we also record. We have a redundant system there to make sure we can tell what the conditions are of the locomotive, not just of the crew.

The final picture shows a view of the operator seats that we capture. This is important to us because we can see such things as cellphone use, if it arises. Otherwise, that would be opaque to us. We can see fatigue-exhibiting behaviours like nodding or sleeping in the locomotive.

I can tell you we have investigated a number of incidents in which trains have bypassed red signals. They call them SPADs, signals passed at danger, in Great Britain. When we speak to the crew in every one of those they tell us, unanimously, "I was not fatigued," but we have no objective way to determine that.

Finally, the last two images are inside the cab. The last page tells you a bit about what we do with our data. It's a 72-hour retention. It's first in, first out, so it gets overwritten after 72 hours. It doesn't disappear. It's very strongly protected by password. It's only available to us and our regulators. The software that we use is not available on the open market so the video cannot be pirated or downloaded by anyone but us.

pour des raisons de sécurité. De plus, ce faisant, chacun d'entre vous a défendu ardemment la protection de la vie privée.

Monsieur Bell, vous avez mentionné dans votre déclaration que vous auriez des renseignements contextuels à nous transmettre et que vous seriez ravi d'en discuter davantage.

Pouvez-vous souligner les points qui étayeraient davantage votre point de vue?

M. Bell : Les notes d'information que j'ai fournies consistent, en fait, en des diapositives PowerPoint. Je vais les parcourir avec vous.

La première page porte sur nos activités. La deuxième page présente l'intérieur d'une locomotive où ces caméras seraient installées pour permettre une couverture d'environ 95 p. 100 de la cabine. Voilà ce que l'on aperçoit sur la deuxième diapositive.

La troisième diapositive, à la page 4, montre ce que la caméra permet de voir en réalité. Certaines caméras font face au devant du train et permettent d'apercevoir différentes choses, comme les signaux. Si l'on prend l'exemple de l'accident tragique du week-end dernier, on peut apercevoir la position du dispositif d'aiguillage après l'incident grâce à ces types de caméras.

On peut voir les contrôles de locomotives, leur positionnement et leur mode d'emploi. L'image en haut à droite montre une banque d'équipement diagnostique monté sur le mur arrière de la locomotive, là où on enregistre les données. Nous avons un système redondant qui fait en sorte que nous pouvons savoir quelles sont les conditions de la locomotive, et pas simplement du personnel.

La dernière image indique la place des employés dans la locomotive. Il est important pour nous de voir si les employés utilisent un téléphone cellulaire, le cas échéant. Sinon, nous n'en saurions rien. Nous pouvons également voir des comportements qui indiquent de la fatigue, comme hocher de la tête ou dormir dans la locomotive.

Nous avons fait enquête dans le cadre de plusieurs incidents où des locomotives sont passées au rouge. C'est ce qu'on appelle des SPAD enGrande-Bretagne, c'est-à-dire des signaux passés en situation de danger. Or, lorsque nous parlons à l'équipage, dans chacun des cas ils nous diront, à l'unanimité, qu'ils n'étaient pas fatigués, mais nous n'avons aucun moyen objectif de le déterminer.

Enfin, les deux dernières images vous montrent l'intérieur de la cabine de la locomotive. À la dernière page, nous expliquons ce que nous faisons de nos données. Les données sont conservées pendant 72 heures, sur une base de première entrée première sortie. Elles sont remplacées après 72 heures. Elles ne disparaissent pas comme tel, elles sont tout simplement très fortement protégées par mot de passe. Elles ne sont accessibles

Senator Bovey: I am going to follow up on what my colleague was asking. I am aware there are LVVRs in the cabs in British trains. Is that right?

Mr. Bell: That's correct.

Senator Bovey: I was intrigued that you said you implemented this in 2015. You talked about the effective partnership with your operating crews who are unionized employees.

Can you tell us about those early negotiations and the concerns of the employees when you suggested bringing this in? Can you talk to how these LVVRs are used in the U.K.?

Mr. Bell: I will start with the crews. We introduced them because obviously we felt as a strong proponent that it was a strong action we could take in support of safety.

The reason we had relatively smooth sailing with our crews is that we guarantee we will not use these recordings for disciplinary purposes. We guarantee we're not interested in their personal conversations. We guarantee we use them only for purposes of safety.

When we put these into place, we promote safety culture. Safety culture has three essential parts. We need it to be a reporting culture. We need to know what is going on in our railway. We need it to be a learning culture. We need to be able to learn from the information that we receive.

Finally, and perhaps most importantly, we need it to be a just culture. Based on all the information we receive, we have to treat our employees and our stakeholders justly. That's the reason we've taken a strongly non-punitive approach.

That's not where we want to end. We want to end up with a non-punitive approach, but we want to end up with the three cases that are contained in the regulation legislation. In Great Britain, they use it in a similar manner to what the regulation here says.

The Chair: Has it improved their safety record?

Mr. Bell: It has.

The Chair: Do you have numbers on that?

qu'à nous-mêmes et aux organes de réglementation. Le logiciel employé pour enregistrer ces données n'est pas disponible sur le marché, si bien que la vidéo ne peut être piraté ou téléchargé par personne, hormis nous-mêmes.

La sénatrice Bovey : Je vais donner suite à la question de mon collègue. Je pense qu'il y a des EAVL dans les cabines des trains en Grande-Bretagne. Est-ce bien le cas?

M. Bell : C'est exact.

La sénatrice Bovey : Je m'étonne de vous avoir entendu dire que vous aviez mis en œuvre ce système en 2015. Vous avez dit que vous l'aviez fait en partenariat avec votre personnel de locomotive, qui est pourtant syndiqué.

Pourriez-vous nous parler des négociations et des inquiétudes des employés lorsque vous avez dit que vous alliez employer ces EAVL? Pouvez-vous nous dire comment ils sont employés au Royaume-Uni?

M. Bell : Je vais commencer par les employés. Nous avons instauré ces enregistreurs, car nous estimions qu'il s'agissait d'une mesure énergique que nous pouvions prendre pour favoriser la sécurité.

Si nos employés n'ont pas soulevé d'objections, c'est parce que nous garantissons que nous n'emploierons pas ces enregistrements à des fins disciplinaires, que nous ne nous intéressons nullement à leurs conversations personnelles et que nous nous en servons exclusivement à des fins d'assurance de la sécurité.

Lorsque nous mettons en place ces enregistreurs, nous promouvons la culture de la sécurité. Celle-ci repose sur trois piliers. Premièrement, il faut une culture de signalement. Nous devons savoir ce qui se passe partout sur notre réseau. Deuxièmement, il faut une culture d'apprentissage. Nous devons pouvoir tirer des leçons de l'information que nous recevons.

Enfin, et surtout, il faut une culture de justice. Avec toute l'information que nous recevons, nous devons traiter nos employés équitablement. C'est pour cela que nous avons adopté une approche fortement non punitive.

Mais ce n'est pas tout. Nous voulons une approche non punitive, mais nous voulons aboutir aux trois cas qui sont prévus par la loi et la réglementation. En Grande-Bretagne, ils l'emploient de façon semblable à la réglementation ici.

Le président : Est-ce que cela a amélioré leur bilan de sécurité?

M. Bell : Effectivement.

Le président : Vous avez des chiffres à l'appui?

Mr. Bell: I do not, but I can get them.

Senator Bovey: I've heard the same and I think it would be important to get that.

The Chair: If you have evidence of that, that would be helpful.

Senator Bovey: I would be interested in Japan and Europe as well, because those are rail cultures. My facts aren't so clear about Japan and Europe, but I do know the British instance. Thank you.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I would like to welcome our witnesses. Certain shippers who have appeared before the other House have said that the relationships between shippers and carriers date back almost to the 1950s in the sense that there was very little communication at that time. Today it is very much the same because shippers have very little access to the information you have, that is, your roadmaps. Subsection 77(2) of the bill provides for partial access to this information.

My question pertains to a transparent and honest partnership between you and shippers. Should this bill not be amended to give shippers full access to information about your roadmaps to make sure there is no discrimination among shippers, whether they carry oil, grain or automobiles? It is their perception that they might be subject to a form of discrimination. The question is whether the bill should be amended to ensure that all the information you have is available to all of your main clients.

Sean Finn, Executive Vice President, Corporate Services and Chief Legal Officer, Canadian National Railway Company: Firstly, it is important to understand that the relationship we have with our clients has changed a great deal since the 1950s. Now, with Bill C-49, many provisions have been added in the past few years to allow access to service agreements between railways and clients in order to give them a certain understanding of training and of service.

Secondly, under the provisions of the act, railways must provide the Canadian Transportation Agency with information in relation to the new proposed measures. Rest assured — and it was mentioned in today's presentation — that when it comes to grain for example, 90 per cent of our grain shipments nowadays are made under a commercial contract negotiated between parties. These service contracts are essentially negotiated between the parties on a commercial basis. In case of a disagreement, there is a provision allowing shippers to turn to

M. Bell : Non, mais je peux les obtenir.

La sénatrice Bovey : J'ai entendu dire la même chose, et je pense qu'il serait important d'obtenir ces chiffres.

Le président : Si vous avez des données à ce sujet, elles nous seraient utiles.

La sénatrice Bovey : J'aimerais aussi savoir ce qu'il en est au Japon et en Europe, où il y a une culture ferroviaire. Je connais la situation en Grande-Bretagne, mais moins celles du Japon et de l'Europe. Merci.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue à nos témoins. Certains expéditeurs qui ont déjà témoigné dans l'autre Chambre nous ont dit que les rapports entre les expéditeurs et les transporteurs relevaient presque des années 1950, dans ce sens où, à l'époque où il y avait très peu de moyens de communication, on fonctionne encore de la même manière aujourd'hui, car les expéditeurs ont très peu accès à l'information que vous possédez, c'est-à-dire à vos feuilles de route. Le paragraphe 77(2) du projet de loi prévoit effectivement un accès partiel à ces informations.

Ma question est dans un contexte de partenariat transparent, honnête entre vous et les expéditeurs. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'apporter un amendement à ce projet de loi pour faire en sorte que les expéditeurs aient accès à toute l'information relative à vos feuilles de route afin qu'il n'y ait pas de discrimination entre les expéditeurs, que ce soit ceux qui transportent du pétrole, du grain ou des automobiles? C'est la perception qu'ils ont. Ils sont peut-être victimes d'une forme de discrimination. La question est de savoir s'il n'y a pas lieu d'amender ce projet de loi pour veiller à ce que toute l'information dont vous disposez soit disponible pour tous vos clients principaux.

Sean Finn, vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la Direction des affaires juridiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Premièrement, il faut comprendre que la relation entre nos clients et nous a beaucoup évolué depuis les années 1950. Aujourd'hui, avec le projet de loi C-49, plusieurs dispositions ont été ajoutées depuis quelques années pour donner accès à des ententes de service entre les chemins des fers et les clients afin de leur permettre d'avoir une certaine compréhension tant de la formation que du service.

Deuxièmement, les dispositions de la loi exigent que les chemins de fer donnent de l'information à l'Office des transports du Canada dans le contexte des nouvelles mesures qui sont prévues. Soyez assurés — et on en a un peu parlé dans la présentation —, aujourd'hui, en matière de grains par exemple, 90 p. 100 de nos livraisons de grains sont sous un contrat commercial négocié entre les parties. Ces contrats de service sont essentiellement négociés entre les parties sur une base commerciale. Si l'on ne s'entend pas, il y a une disposition qui

the agency to impose the agreement. Everything is spelled out: the agreement criteria, information categories and service levels.

permet à un expéditeur de s'adresser à l'agence pour imposer une telle entente. Les critères de l'entente, les catégories d'informations et les indications des niveaux de service sont tous élaborés.

Having worked for CN for 25 years, I can tell you that things have evolved considerably, and many shippers would now rather have a commercial agreement with CN, CP or a local carrier than an agreement with tariffs. Shippers are not perfect, but over the last 10 years or so, we have made fairly impressive efforts. Do we always succeed? Our network is more akin to a bus service rather than a taxi service. Often, a shipper will request service on Tuesday morning at 9 a.m. with 42 rail cars. We have to explain that we serve many customers on the same line. We do not discriminate. We operate a huge network, which is often subject to inclement weather and other incidents.

Je peux vous affirmer que, après 25 ans passés au CN, cela a beaucoup évolué, et bon nombre d'expéditeurs aujourd'hui préfèrent avoir une entente commerciale avec le CN, le CP ou un chemin de fer local plutôt que d'avoir une entente avec des tarifs imposés. Les expéditeurs ne sont pas parfaits, mais depuis une dizaine d'années, nous faisons des efforts assez impressionnants. Est-ce que l'on réussit à chaque fois? Notre réseau est un réseau d'autobus et non un réseau de taxis. Souvent, on aura un expéditeur qui veut du service mardi matin à 9 heures avec 42 wagons. Il faut lui expliquer que l'on dessert plusieurs clients sur la même ligne. On ne fait pas de discrimination. On exploite un réseau immense, souvent sujet à des aléas de température et d'incidents.

Senator Boisvenu: The mining industry, among others, is very concerned about this bill, because their access to information will be partial and the information provided will be incomplete. In subsection 77(2), should there not be an amendment so that the information related to your summaries is fully available rather than partially available at your discretion?

Le sénateur Boisvenu : L'industrie minière, entre autres, est très inquiète de ce projet de loi, parce que l'accès à l'information sera partiel et l'information sera incomplète. Dans le cadre du paragraphe 77(2), n'y aurait-il pas lieu d'apporter un amendement pour faire en sorte que l'information relative à vos sommaires soit entièrement accessible plutôt que partiellement accessible selon votre volonté?

Mr. Finn: That provision allows railways to provide information to the regulatory agency, which knows how it is to be used. If individual clients have a service agreement under which they request information, and we agree to provide them with that information, all of it, naturally, is limited by competition, as we cannot provide information to two companies within the same industry. By allowing for greater sharing of information with our clients, we can better serve them. This would require not only an amendment, but also the parties must be willing to sign agreements negotiated in good faith with service conditions and information that allows them to make informed decisions.

M. Finn : La disposition en question permet aux chemins de fer de donner de l'information à l'agence réglementaire, qui saura comment on s'en sert. Si des clients individuels ont une entente de service dans laquelle ils demandent de l'information, et qu'on consent à la leur donner, le tout, naturellement, est sujet à des contraintes de concurrence, car on ne peut pas donner de l'information à deux compagnies au sein d'une même industrie. En permettant l'échange de plus d'information entre nous et les clients, on est en mesure de mieux les servir. Il ne faudrait pas simplement un amendement, mais aussi une volonté de la part des parties de conclure des ententes négociées de bonne foi avec des conditions de service et d'information qui leur permettent de prendre des décisions éclairées.

Senator Dawson: First of all, please accept my apologies for being late; I was delayed by transportation issues. New technologies allow us to make recordings.

Le sénateur Dawson : Premièrement, je vous présente toutes mes excuses; je suis arrivé en retard à cause du transport. Avec les nouvelles technologies, on peut enregistrer des choses.

[*English*]

[*Traduction*]

I think that technology now gives us the opportunity to televise things, and I was listening to the debate as I was arriving. I agree with Senator Plett that if we have technology that could improve security, we should use it.

Avec la technologie, nous pouvons maintenant télédiffuser bien des choses, et j'ai écouté la discussion en venant. J'abonde dans le même sens que le sénateur Plett; si la technologie nous permet d'améliorer la sécurité, nous devrions en profiter.

That being said, on the quantity of information that is being requested by the government, you talked about efficiency in your presentation. You are complaining that the government is asking for too much data, but don't you think they use that data so they

Cela dit, au sujet de toute l'information qu'exige le gouvernement, vous avez évoqué l'efficience dans votre exposé. Vous vous plaignez des trop nombreux renseignements que demande le gouvernement, mais ne croyez-vous pas qu'il s'en

can be able to come back to the committee and ask for improvements in the bill?

Ms. Drysdale: That is a great question. The railways today provide a significant amount of data already. Post Bill C-49 we would be required to provide even more.

The challenge here is that the rail is only one portion of the end-to-end supply chain. No other members of the supply chain have the same requirement to provide the data.

Being able to drive efficiencies with a subset of the total information required is not the best outcome.

For example, right now in the context of grain moving to Vancouver, an arbitrator has ruled that the vessels cannot load in the rain. That is a good example of a significant disruption to the end-to-end supply chain that we as the rail portion of the supply chain don't have visibility on. It rains a lot in Vancouver. This is causing a major disruption in terms of being able to have a fluid end-to-end grain supply chain.

The Chair: Why is that?

Ms. Drysdale: It's an issue with labour. It's an issue that has been going on for many, many years. Progress was made and up until, I want to say, a week or week and a half ago, loading was occurring under conditions that employees believed were reasonable.

An arbitrator has ruled that seems to no longer be the case, so for the foreseeable feature vessels arriving in Vancouver or Prince Rupert are equally limited to loading when it is not raining.

Mr. Pellerin: Maybe if I could, just a couple of quick comments on that.

I think Ms. Drysdale makes a very good point. It isn't all about one piece of the puzzle. It's everybody else. Sometimes there are factors that the railway doesn't control and they end up getting blamed for it. Data can be very misleading sometimes.

The key thing for the Short Line Association or for our members when that happens is that because we're not part of the 90 per cent we often face the brunt of the repercussion. Now the railways are faced with an empty shortage. Who pays the penalty for that? It's usually the short line or the producer.

We sit waiting for cars and waiting for cars. We'll talk to our partners and they say, "It's not our fault. It's the grain handlers in Vancouver because they're not unloading in the rain." I respect that, but we face the brunt of that change.

sert pour pouvoir demander à notre comité d'apporter des améliorations au projet de loi?

Mme Drysdale : C'est une excellente question. Les entreprises de chemins de fer fournissent déjà beaucoup de données et elles seront tenues d'en fournir encore plus après l'adoption du projet de loi C-49.

N'oublions pas que le transport ferroviaire n'est qu'un élément de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les autres membres de la chaîne d'approvisionnement ne sont pas tenus de fournir ces données.

Si seulement une partie de toute l'information requise sert à des gains d'efficience, ce n'est pas l'idéal.

À titre d'exemple, à l'heure actuelle, pour le transport des céréales vers Vancouver, un arbitre a statué que les navires ne peuvent être chargés à la pluie. C'est un bon exemple de perturbation de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement où la partie ferroviaire a peu de visibilité. Il pleut souvent à Vancouver, et cette décision influe grandement sur la fluidité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Le président : Pourquoi?

Mme Drysdale : C'est une question de main-d'œuvre. C'est un enjeu qui dure depuis de très nombreuses années. Des progrès ont été accomplis et, jusqu'à il y a une semaine ou une semaine et demie, le chargement se déroulait dans des conditions que les employés estimaient être raisonnables.

Un arbitre a déterminé que cela ne semble plus être le cas, alors, à court terme, nous ne pourrons procéder au chargement des navires qui arrivent à Vancouver ou à Prince Rupert que lorsqu'il ne pleut pas.

M. Pellerin : Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter quelques commentaires.

Je crois que Mme Drysdale soulève un très bon argument. Ce n'est pas seulement un élément du casse-tête. C'est le tout. Parfois, il y a des facteurs sur lesquels les entreprises de chemins de fer n'exercent aucun contrôle et pourtant, elles sont blâmées. Les données peuvent être très trompeuses parfois.

L'élément central pour la Short Line Association ou pour nos membres lorsque cela survient est que, étant donné que nous ne faisons pas partie des 90 p. 100, nous devons souvent assumer la majorité des répercussions. Maintenant, les entreprises de chemins de fer doivent composer avec un manque de wagons vides. Qui en paie la pénalité? C'est habituellement l'entreprise de chemins de fer ou le producteur.

Nous attendons constamment des wagons. Lorsque nous parlons à nos partenaires, ils nous disent : « Ce n'est pas de notre faute. C'est la faute des manutentionnaires de grains à Vancouver, car ils ne déchargent pas à la pluie. » Je comprends

cela, mais c'est nous qui subissons la majorité des conséquences de ce changement.

We're trying to look at being part of the solution where we need to get into where we have some sort of agreement or a better understanding of what that means to our folks.

Nous tentons de faire partie de la solution, de parvenir à une entente en quelque sorte ou de mieux comprendre ce que cela signifie pour nos membres.

Actually, I would like to put a plug in for that 90 per cent. We've seen some great improvements in the last couple of years on how that works. My fear is the 10 per cent left are just dangling there. They have no protection whatsoever. We need to not forget the small and medium size businesses that are out there.

Enfin, je voudrais parler un instant de ces 90 p. 100. Nous avons constaté une grande amélioration du fonctionnement au cours des deux dernières années. Je crains toutefois que les 10 p. 100 restants ne soient oubliés. Ils n'ont aucune protection. Nous ne devons pas oublier les petites et moyennes entreprises qui œuvrent dans ce domaine.

The Chair: I am intrigued by that rain question. Does it have to rain hard, or is it a slight drizzle and you can't unload? Is it any rain at all and they can't do it?

Le président : La question de la pluie m'intrigue. Pour qu'on ne puisse pas décharger, faut-il avoir une bonne averse ou suffit-il qu'il pleuve légèrement? Interrompt-on le déchargement dès que des précipitations tombent?

Mr. Pellerin: It's up to the vessel captain's discretion. One will load maybe in a light rain and the next vessel comes along and the captain refuses. It depends on the configuration of the vessel. They can cover the hatches and they have smaller chutes they can put pipes into, but nine times out of ten that's okay if you're starting. If you're trying to finish the vessel, obviously you can't use that small part of the vessel. It is going to be quite an effect for sure.

M. Pellerin : C'est le capitaine du navire qui décide. Il peut choisir de charger son navire même s'il pleut légèrement, tandis que le capitaine du navire suivant peut refuser de le faire. Cela dépend de la configuration du navire. Il est possible de recouvrir l'entrée de la soute et il y a de petites chutes où l'on peut insérer les tuyaux, mais 9 fois sur 10, on peut commencer le chargement. Si on tente de terminer le chargement du navire, de toute évidence, on ne peut pas utiliser les petites écoutilles du navire. La pluie peut donc avoir des répercussions, c'est certain.

Senator Bovey: It outlines the importance.

La sénatrice Bovey : Cela permet d'en comprendre l'importance.

Senator Mercer: It never rains in Vancouver. I've never heard that before.

Le sénateur Mercer : Il ne pleut jamais à Vancouver. Je n'ai jamais entendu parler de cela avant.

It was mentioned in CN's presentation that the priority of shippers today is railcar supply. In your response, you say that they've entered into commercial contracts for roughly 90 per cent of all railcar capacity. Railcar capacity and container capacity are an entirely different kettles of fish.

Dans l'exposé du CN, il a été dit que la priorité des expéditeurs aujourd'hui est la chaîne d'approvisionnement ferroviaire. Dans votre réponse, vous avez dit qu'ils ont conclu des contrats commerciaux pour environ 90 p. 100 de la capacité des wagons. La capacité des wagons et la capacité des conteneurs sont deux choses entièrement différentes.

In talking to farmers, container capacity is a problem that goes beyond railcar availability. It seems to me that you know where the railcars are, but no one knows where the containers are.

Lorsque nous avons parlé à des agriculteurs, nous avons cru comprendre que la capacité des conteneurs est un problème qui va bien au-delà de la disponibilité des wagons. Il semble, d'après ce que j'ai compris, que vous savez où sont les wagons, mais que personne ne sait où sont les conteneurs.

As this committee has learned in the past in the study of container shipping, a farmer in Saskatchewan who wants to ship pulse products to the Port of Vancouver calls looking for containers and they have no idea where they are, but he's looking out his window at a train heading west full of containers, which are probably empty.

Comme notre comité l'a appris par le passé, à l'occasion d'une étude sur l'expédition des conteneurs, un agriculteur de la Saskatchewan qui veut expédier ses légumineuses au port de Vancouver appelle une entreprise pour obtenir des conteneurs, mais l'entreprise n'a aucune idée où ils se trouvent. Toutefois, l'agriculteur qui regarde au même moment par sa fenêtre peut voir un train transportant plein de conteneurs à destination de l'Ouest, conteneurs qui sont probablement vides.

It seems to me that this is an issue that needs to be addressed for efficiency of the system so that we can get the product, because in the case of pulse products out of Saskatchewan, the longer you wait, the poorer the quality. By the time of product arrives in China or India it becomes animal feed and not feed for humans. That's one question.

Selon moi, c'est un enjeu qu'il faut aborder afin d'accroître l'efficacité du système pour qu'on puisse expédier les produits car, dans le cas des légumineuses de la Saskatchewan, plus on attend, moins bonne est la qualité. Lorsque le produit arrive en Chine ou en Inde, il est servi aux animaux plutôt qu'aux humains. C'est une question que je me pose.

The second question is on the LVVR. How do we change this bill to protect the concerns of employees about privacy? How do we change it but at the same time continue to address the safety issue?

Ma seconde question porte sur l'EAVL. Comment pouvons-nous modifier le projet de loi afin de répondre aux préoccupations des employés concernant le respect de la vie privée? Comment pouvons-nous le modifier tout en réglant la question de la sécurité?

My contention is with the data only being available to the Transportation Safety Board and only released by them in the case of educating the railways on issues that they have discovered in review.

Je me demande pourquoi les données seraient uniquement transmises au Bureau de la sécurité des transports, qui serait alors le seul à pouvoir décider de les transmettre aux entreprises de chemins de fer afin de les sensibiliser aux enjeux que le bureau aurait découverts dans le cadre d'un examen.

Is there a way we can have both? Is there a way we can have the LVVR and have the data rest with the Transportation Safety Board? Their reports would be generic in the sense of not necessarily identifying crews to protect the safety of Canadians and of the railways?

Est-il possible de faire les deux? Serait-il possible d'obtenir les données de l'EAVL et de demander au Bureau de la sécurité des transports de les conserver? Les rapports du bureau ne pourraient-ils pas être génériques, c'est-à-dire ne pas nommer les équipages, afin de protéger la sécurité des Canadiens et du transport ferroviaire?

Ms. Drysdale: I will take the grain question and leave my colleagues the LVVR question.

Mme Drysdale : Je vais répondre à la question portant sur les céréales et je vais laisser mes collègues répondre à celle concernant l'EAVL.

The single biggest issue facing Canadian supply chains today is capacity, our number one concern with some of the aspects of the bill and some of the proposed further amendments. We need to have a regulatory framework that will encourage the investment required to enable the capacity.

Le plus grand enjeu touchant la chaîne d'approvisionnement canadienne aujourd'hui est la capacité. Notre principale préoccupation touche certains aspects du projet de loi et certains des autres amendements proposés. Nous avons besoin d'un cadre réglementaire qui favorisera les investissements requis pour optimiser la capacité.

You raise an excellent point in the case of containers. Those containers, though, are controlled by the overseas shipping companies. The railways are working with our customers to try to direct those to where they make most sense, like southern Saskatchewan in terms of getting the pulse crop moved, but the discretion is really at the owners of the asset.

Vous avez soulevé une excellente question au sujet des conteneurs. Ces conteneurs sont la propriété de sociétés de transport étrangères. Les entreprises de chemins de fer travaillent avec nos clients pour les mettre en communication avec celles qui pourraient le mieux les aider, comme dans le Sud de la Saskatchewan dans le cas du transport des légumineuses. Toutefois, la décision finale revient au propriétaire des marchandises.

We would certainly like to ensure that focus is paid to the investment framework. Whether it's railcar capacity, the usage of containers or just investments in core infrastructure, I can tell you that the biggest single issue today in going forward will be the capacity of our rail network in Canada and whether or not we can support the growth going forward.

Nous aimerions, bien entendu, que l'on porte attention aux investissements. Qu'il s'agisse de la capacité des wagons, de l'utilisation des conteneurs ou simplement des investissements dans l'infrastructure, je peux vous dire que le principal enjeu aujourd'hui pour l'avenir sera la capacité de notre réseau ferroviaire au Canada et s'il pourra soutenir la croissance à l'avenir.

Senator Mercer: It seems to me this is an issue that still is not being addressed, and perhaps the committee needs to reconsider our study on containers.

Le sénateur Mercer : À mon avis, c'est un enjeu qui n'a pas encore été abordé. Peut-être que le comité devrait revoir son étude sur les conteneurs.

Our product is being damaged. The quality of our product is being hurt because of this and, of course, because of labour disruptions at certain ports in Western Canada.

Mr. Bell: I would like to speak to the LVVR question, if I may. It's our view that having the data only available to the Transportation Safety Board is inconsistent with our safety goals and the creation of a safety culture.

There are a couple of reasons for that. The Transportation Safety Board investigates fewer than 2 per cent of the reportable incidents they hear about every year. We can't learn and we can't improve if we only hear about 2 per cent of the risky events that happen in the rail industry.

We need to support our learning culture, and we need to do that by having access to as much relevant information as possible. I think that a more effective way to control the inappropriate use of the information is, as Mr. Gauthier mentioned earlier, to have sufficient and strong sanctions against its misuse, either in regulations pursuant to the bill or in the act itself, so that we are disincented to use it for wrong purposes or purposes other than safety or protecting the lives of those thousands of people we have on our trains. I think that will be very effective.

It's not our goal to release information inappropriately or to look at or listen to information that is not appropriate for us in achieving our safety goals. That's not what we want to do at all. We simply want to make our railways safer.

Another problem with the Transportation Safety Board is that it is post-incident. We strongly believe that we need to look at pre-incident indicators that will allow us to help prevent an accident from occurring rather than investigating it post facto.

Senator Galvez: There are a lot of questions and a lot of answers. I think you realize by now that there are two main preoccupations: the cameras and the transparency. I want to insist on these two questions from another angle.

First, it is true that some shippers are feeling there is not enough transparency from both sides. It is true that there is an agency there to solve cases when there is a conflict, but shouldn't it run smoothly if the transparency is from both sides equally?

Nos produits sont endommagés. La qualité de nos produits est affectée par cette situation et, bien sûr, en raison des interruptions de travail à certains ports dans l'Ouest canadien.

M. Bell : J'aimerais répondre à la question concernant l'EAVL, si vous me le permettez. Selon nous, le fait que les données soient transmises uniquement au Bureau de la sécurité des transports ne nous permettra pas d'atteindre nos objectifs en matière de sécurité et de créer une culture de la sûreté.

Quelques raisons expliquent cette incohérence. Le Bureau de la sécurité des transports fait enquête sur moins de 2 p. 100 des incidents pouvant être signalés dont il est informé chaque année. Nous ne pouvons pas apprendre et nous ne pouvons pas nous améliorer si nous sommes informés de seulement 2 p. 100 des événements risqués qui surviennent dans le secteur ferroviaire.

Nous devons soutenir notre culture d'apprentissage et, pour ce faire, nous devons avoir accès au plus grand nombre de données pertinentes possible. Je crois qu'une des façons plus efficaces de restreindre l'utilisation inappropriée des données consiste, comme M. Gauthier l'a dit plus tôt, à imposer des sanctions suffisantes et sévères en cas de mauvaise utilisation, sanctions qui seraient prévues dans le règlement pris en application de la loi ou dans le projet de loi lui-même. De cette façon, on dissuaderait l'utilisation à des fins mal intentionnées ou à des fins autres que pour assurer la sécurité ou pour protéger la vie des milliers de personnes qui travaillent ou voyagent à bord de nos trains. Je crois que ce serait très efficace.

Notre objectif n'est pas de transmettre l'information de manière inappropriée ou d'écouter ou de regarder les bandes audio ou vidéo autrement que pour atteindre nos objectifs en matière de sûreté. Ce n'est vraiment pas là notre objectif. Nous voulons simplement que notre réseau ferroviaire soit plus sûr.

Pour le Bureau de la sécurité des transports, un autre problème, c'est qu'il travaille a posteriori. Nous croyons fermement qu'il faut penser aux indicateurs précédents des incidents, de manière à prévenir un accident, plutôt que d'enquêter après le fait.

La sénatrice Galvez : Il y a beaucoup de questions et beaucoup de réponses. Je pense que vous vous rendez compte maintenant des deux principales préoccupations : les caméras et la transparence. Je vais traiter de ces deux questions, mais d'un autre point de vue.

Premièrement, il est vrai que certains expéditeurs estiment qu'il n'y a pas suffisamment de transparence, de part et d'autre. Il est vrai qu'il y a un organisme pour régler les problèmes en cas de conflits, mais cela ne devrait-il pas se faire dans l'harmonie, s'il y a de la transparence autant d'un côté que de l'autre?

Then we avoid all the administration and all these fights that cost money to everyone, including to us. I support what my colleague has mentioned.

My other point is with the cameras. Before I was thinking that you didn't have any data on the trains and therefore anything can be a reason for an accident, but now I know that you have control. You know what is happening with the mechanics and the electronics of the locomotive.

Now you want to know about the human factor. You said before that you wanted to know if the engineer or the driver was nodding or was sleeping. There are many other ways of knowing if a driver is tired.

You can make surveys and ask how many hours they have driven. What happened in Lac-Mégantic was that the guy was driving for 36 hours. It's normal that he's tired. It's normal that he's nodding.

Have you done the previous exercise through human resources by asking questions through a survey? What do you think is the problem? Are you doing drugs? Are you having personal problems? Are you not sleeping enough? Are we providing you with food? I am nodding when I don't have food. I have a sugar thing, so I need a sweet.

I don't see how you will get useful information by having sporadic clicks, accident or not. How are you to digest the data that will translate into real things without penalizing? If you're saying it has something to do with the driver, you will have to penalize the driver, or I don't know what.

Mr. Bell: The answer is yes to the fatigue questions. There are fatigue regulations. There are hours of service regulation. Soon we'll see the requirement to have what they have called a science-based fatigue management plan within our industry. We're looking at all of those.

Fatigue is only one small aspect of behaviour in the cab. We are looking at that. We do talk to our operators frequently. What we would intend to use the information for is actually to look at trends, not to look at individual occurrences.

We see our operation very closely. We understand it very well, and we can detect anomalies within our operation. We would want to be able to investigate those anomalous incidents before they become accidents to determine whether there are trends. We at Metrolinx have zero appetite to punish our operators.

On peut ainsi éviter les tracas administratifs et tous ces litiges coûteux pour tous, y compris pour nous. J'appuie ce qu'a dit mon collègue.

Je veux aussi parler des caméras. Auparavant, je croyais que vous n'aviez aucune donnée sur les trains et que, par conséquent, toutes sortes de choses pouvaient être la cause d'un accident. Je sais maintenant que vous avez un certain contrôle. Vous savez ce qui se passe en ce qui concerne la mécanique et l'électronique d'une locomotive.

Vous voudriez maintenant en savoir plus sur le facteur humain. Vous avez déjà dit que vous vouliez savoir si le mécanicien ou le conducteur s'assoupissait ou dormait carrément. Il y a bien d'autres façons de savoir si celui qui est aux commandes est fatigué.

Vous pouvez mener des sondages et enquêter sur le nombre d'heures travaillées. À Lac-Mégantic, celui qui était aux commandes y était depuis 36 heures. Dans ces conditions, c'est normal d'être fatigué et de s'assoupir.

Avez-vous fait cet exercice par l'intermédiaire de vos ressources humaines, en posant des questions sous forme de sondages? À votre avis, quel est le problème? Avez-vous consommé des drogues? Avez-vous des problèmes personnels? Manquez-vous de sommeil? Est-ce que nous vous donnons à manger? Moi, je m'endors un peu quand je n'ai pas assez mangé. J'ai besoin de sucre.

Je ne vois pas quelle utilité aura l'information s'il s'agit de cliques sporadiques qu'il y ait ou non un accident. Comment traiter ces données d'une manière à donner l'image de la réalité sans pénaliser qui que ce soit? Si vous dites que cela a un rapport avec le conducteur, il faudra pénaliser le conducteur, ou alors, je ne comprends rien.

M. Bell : Votre réponse à la question sur la fatigue, c'est oui. Il y a des règlements au sujet de la fatigue. Il y a des règles sur les heures de service. On exigera bientôt dans notre secteur un plan de gestion de la fatigue axé sur des données scientifiques. C'est déjà envisagé.

La fatigue n'est qu'un aspect du comportement aux commandes du train. Nous nous penchons là-dessus. Nous parlons fréquemment à nos employés. Les données recueillies nous serviraient à dégager des tendances et non pas à identifier des cas individuels.

Nous suivons de près nos activités. Nous les comprenons très bien et nous pouvons déceler des anomalies quand il y en a. Nous voudrions pouvoir faire enquête sur ces anomalies avant qu'un accident survienne, pour déterminer s'il y a des tendances. Chez Metrolinx, nous n'avons vraiment pas le goût de punir nos conducteurs.

Senator Galvez: Can you just explain what anomalies are?

Mr. Bell: Certainly. It is when we see trains that are operated in unusual ways. There is a particular braking pattern that we expect an operator to use. We may see that it is not occurring, and they have been unable to stop at a platform, for example, or unable to stop for a red light. Those would be anomalous operations.

Senator Griffin: I have a couple of quick questions. The first one is for CN on interswitching. You've recommended an amendment. Of course, amendments would take time. What is more important to you? Is it getting that amendment or getting that legislation passed quickly?

Ms. Drysdale: I think the most important aspect is getting the legislation as it is, without further amendment, passed quickly.

Senator Griffin: My second question is for the Western Canadian Short Line Railway Association. Were you consulted prior to the introduction of this bill, and did you recommend changes at the House of Commons committee?

Mr. Pellerin: Some days I think we have to shorten our name. Anyway, yes, we were consulted, and our stance has been the same from day one.

To the point you mentioned on transparency, I understand when the class 1s talk about having done a nice job with commercial contracts and deals like that. I think the issue of transparency might go away, though, if the shipper had more options.

If I have an option to go to somebody else, I might be all right with the commercial arrangement but, when I'm captured by one railway or stuck in one spot, transparency is a concern to me.

That has been kind of our stand from the get-go. Before, with the extended switching, we were starting to see some real advantages for short lines and our shippers. With the 30 kilometres it has disappeared and now those questions about transparency have come back, which was brought up before.

The Chair: Why is it important to pass the legislation quickly, Ms. Drysdale?

Ms. Drysdale: It comes back again to the need for investment. Whether it's NAFTA or other extenuating circumstances, we all know an uncertain regulatory environment is not supportive of making investments.

La sénatrice Galvez : Pourriez-vous nous expliquer ce que sont ces anomalies?

M. Bell : Volontiers. Il s'agit des cas où les trains ne sont pas conduits de manière habituelle. Par exemple, la façon de freiner se fait d'une façon normale, à laquelle on s'attend. Si on constate que c'est différent, ou que le train n'a pas pu s'arrêter à une plateforme, par exemple, ou à un feu rouge, c'est une anomalie.

La sénatrice Griffin : J'ai quelques courtes questions. La première porte sur les interconnexions et elle est destinée au représentant du CN. Vous avez proposé une modification. Bien entendu, cela risque de prendre du temps. Qu'est-ce qui est le plus important pour vous? Est-ce d'obtenir cette modification ou de faire adopter rapidement ce projet de loi?

Mme Drysdale : Je pense que le plus important, c'est d'adopter le projet de loi tel qu'il est, rapidement, sans amendements.

La sénatrice Griffin : Ma deuxième question s'adresse à la Western Canadian Short Line Railway Association. Avez-vous été consultés avant que soit déposé le projet de loi, et avez-vous recommandé des changements au comité de la Chambre des communes?

M. Pellerin : Il y a des jours où je songe à raccourcir le nom de notre organisation. Quoi qu'il en soit, oui, nous avons été consultés, et notre position n'a pas changé depuis le début.

Vous avez parlé de la transparence, et je comprends l'idée que la classe 1 parle du bon travail qui a été fait pour les contrats commerciaux et autres bonnes affaires. Je pense cependant que la question de la transparence pourrait être écartée si l'expéditeur avait plus d'options.

Si je peux me tourner vers un autre fournisseur de services, l'entente commerciale pourrait me convenir, mais lorsque je suis captif d'un chemin de fer, ou d'un endroit, alors la transparence m'importe davantage.

C'est, en quelque sorte, la position que nous avons depuis le départ. Avant, avec l'interconnexion de longue distance, nous commencions à voir des avantages concrets pour les CFIL et nos expéditeurs. Avec la limite de 30 kilomètres, cela a disparu, et ces questions de transparence reviennent, comme elles avaient déjà été soulevées.

Le président : Pourquoi est-il important d'adopter rapidement ce projet de loi, madame Drysdale?

Mme Drysdale : Cela revient au besoin d'investir. Qu'il s'agisse de l'ALENA ou d'autres circonstances atténuantes, nous savons tous qu'un environnement réglementaire incertain n'est pas propice à l'investissement.

We're a North American network, so we have to look at the investments that we make in that context. Not knowing what regulations will be or won't be in Canada weighs heavily on how we think about long-term investment.

Senator Plett: If I could, I would like the gentleman from Short Line Railway to give us a little more of an explicit answer. I think he's trying to get appointed to the Senate and is giving us political answers.

Did you recommend amendments, and are you happy with the interswitching?

Mr. Pellerin: Yes, sir, we did. We recommended that the interswitching zone stay the way it was at 160 kilometres. We also recommended that short lines should be allowed ability to make service agreements. We did do that.

Senator Plett: I appreciate that.

Mr. Pellerin: I was just trying to be nice.

The Chair: Thank you very much, witnesses. You were much appreciated. We will now get ready for a new panel set.

To continue our study on Bill C-49, we have with us, Isabelle Des Chênes, Executive Vice President of the Chemistry Industry Association of Canada; Francis Bognar, Advisor at the Canadian Association of Railway Suppliers; Robert Ballantyne, President of Freight Management Association of Canada, and David Montpetit, President and CEO of the Western Canadian Shippers' Coalition.

I thank all of you for attending the meeting. I will invite Ms. Des Chênes to start, followed by Mr. Bognar, Mr. Ballantyne, and Mr. Montpetit.

The floor is yours, Ms. Des Chênes.

Isabelle Des Chênes, Executive Vice President, Chemistry Industry Association of Canada: We appreciate the opportunity to appear before you today on behalf of the members of the Chemistry Industry Association of Canada.

Canada's chemistry industry is a vital component of the Canadian economy. It's the third largest manufacturing sector, with just over $53 billion in annual shipments. We export 75 per cent of our production, making us the nation's second largest manufacturer behind the auto sector. For many chemicals, rail has proven be our safest mode of transportation.

Nous sommes un réseau nord-américain, alors il nous faut songer aux investissements qui peuvent être faits dans ce contexte-là. Quand on ne sait pas ce que seront ou pas les règlements au Canada, cela nuit beaucoup aux décisions relatives à l'investissement à long terme.

Le sénateur Plett : Si vous le voulez bien, j'aimerais que M. Pellerin nous donne une réponse un peu plus étoffée. Je pense qu'il essaie de se faire nommer au Sénat et il nous donne des réponses de politiciens.

Avez-vous recommandé des amendements et êtes-vous content de l'interconnexion?

M. Pellerin : Oui, nous en avons présenté. Nous avons recommandé que la zone d'interconnexion reste à 160 kilomètres, comme maintenant. Nous avons aussi recommandé que les CFIL aient la possibilité de conclure des ententes de service. C'est ce que nous avons proposé.

Le sénateur Plett : Je vous en sais gré.

M. Pellerin : J'essayais simplement d'être gentil.

Le président : Merci beaucoup à nos témoins. Votre contribution est très appréciée. Nous allons maintenant nous préparer à recevoir d'autres témoins.

Pour continuer notre étude du projet de loi C-49, nous accueillons Isabelle Des Chênes, vice-présidente exécutive de l'Association canadienne de l'industrie de chimie, Francis Bognar, conseiller à l'Association canadienne des fournisseurs de chemin de fer, Robert Ballantyne, président de l'Association canadienne de gestion du fret, et David Montpetit, président et chef de la direction de la Western Canadian Shippers' Coalition.

Je vous remercie tous de votre présence. Je vais inviter Mme Des Chênes à prendre la parole d'abord, suivie par MM. Bognar, Ballantyne et Montpetit.

Vous avez la parole, madame Des Chênes.

Isabelle Des Chênes, vice-président exécutive, Association canadienne de l'industrie de la chimie : J'apprécie cette occasion de témoigner devant le comité aujourd'hui au nom des membres de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie.

L'industrie canadienne de la chimie est un élément vital de l'économie canadienne. C'est le troisième plus gros secteur manufacturier, avec des expéditions annuelles d'un peu plus de 53 milliards de dollars. Nous exportons 75 p. 100 de notre production, ce qui fait de notre secteur le deuxième plus gros exportateur manufacturier du Canada après l'industrie automobile. Et pour de nombreux produits chimiques, le transport ferroviaire est l'un des modes les plus sécuritaires.

Few people give much thought to the role of the chemicals in Canadian society and in the Canadian economy, but it's important to note that more than 95 per cent of all manufactured goods have a chemetric component in them. This includes key sectors of the economy such as energy, transportation, agri-food, forest products, mining and metals.

Equally important, chemistry is a growing sector, both globally and within North America. During the past five years alone, over 300 global-scale chemistry projects and investments with a book value of more than $250 billion Canadian have been announced in the United States alone.

While Canada has missed out on much of this initial wave of investment, there are some promising prospects for capturing a share of the next wave. These new investments are important because they would create sustainable jobs, environmental improvements and build a foundation for the development of made-in-Canada chemistry products and solutions necessary to meet Canada's and the world's climate change and low carbon challenge.

More than three-quarters of the industry's annual shipments move by rail, accounting for nearly 14 per cent or one-seventh of all freight shipments in the country. This makes rail costs and service two of the most important factors when investors are deciding whether or not to locate a new facility or expand operations in Canada. Having a well functioning and competitive rail freight market is vital to the competitiveness of our industry and its investment prospects.

When Bill C-49 was introduced in May 2017, CIAC was pleased to see that government had correctly identified the key areas requiring attention to address issues of transparency, fair access, efficiency and long-term investment.

However, in our written submission to the Minister of Transport and in appearing before the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, CIAC stressed that we believed amendments were necessary to ensure the provisions of the act met their intended objectives.

We want to see Bill C-49 advance promptly. While we do not wish to introduce new measures, we do believe there are areas that could benefit from some fine tuning.

Specifically with respect to the data transparency provisions in the bill, we strongly recommend that these provisions include commodity specific information and additional granularity that would support investment decisions and assessments of fair and adequate service.

Peu de gens pensent au rôle que les produits chimiques jouent dans la société et l'économie canadienne, mais il importe de noter que plus de 95 p. 100 de tous les produits manufacturés comportent un élément chimique. Cela comprend des secteurs de l'économie comme l'énergie, les transports, l'agroalimentaire, les produits forestiers, les produits miniers et les métaux.

Point tout aussi important, la chimie est un secteur en croissance, à la fois mondialement et en Amérique du Nord. Ces cinq dernières années seulement, plus de 300 projets et investissements d'envergure mondiale, d'une valeur comptable de 250 milliards de dollars, ont été annoncés aux États-Unis seulement.

Bien que le Canada ait raté la majeure partie de cette vague d'investissement initiale, il existe des perspectives prometteuses pour gagner une part de la prochaine vague. Ces nouveaux investissements sont importants parce qu'ils créeraient des emplois durables, amélioreraient l'environnement et jetteraient les fondations du développement des produits et des solutions chimiques propres au Canada nécessaires pour relever le défi du changement climatique et de la diminution du carbone au Canada et dans le monde.

Plus des trois quarts des expéditions annuelles de l'industrie sont faites par train, soit près de 14 p. 100 — ou un septième — de toutes les expéditions de marchandises au pays. Cela fait des coûts et des services ferroviaires deux des principaux facteurs quand les investisseurs décident où construire une nouvelle installation ou intensifier leurs opérations au Canada. Un marché du transport de marchandises ferroviaire efficace et concurrentiel est essentiel à la compétitivité de notre industrie et de ses possibilités d'investissement.

Quand le projet de loi C-49 a été présenté en mai 2017, l'ACIC était contente de voir que le gouvernement avait correctement déterminé les domaines où il fallait tenir compte des questions de transparence, d'accès équitable, d'efficience et d'investissement à long terme.

Cependant, dans un mémoire écrit au ministre des Transports et un témoignage devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, l'ACIC a indiqué que nous pensons que des modifications sont nécessaires pour assurer que les dispositions de la loi permettent d'atteindre les objectifs visés.

L'ACIC veut que le projet de loi C-49 progresse rapidement, et bien que nous ne voulions pas présenter d'autres mesures, nous pensons que certains domaines pourraient être peaufinés.

Plus précisément, en ce qui a trait aux dispositions du projet de loi sur la transparence des données, nous recommandons vivement que ces dispositions visent les données propres au produit et toute précision additionnelle qui soutiendrait les décisions d'investissement et l'évaluation d'un service juste et adéquat.

In this regard, we also recommend that the availability of information to shippers be expedited by establishing a firm, early timeline for the implementation of the regulations.

À cet égard, nous recommandons également que la disponibilité de l'information aux expéditeurs soit accélérée par la mise en place d'un calendrier ferme pour la mise en œuvre de la réglementation.

On a closely related note, we recommend that the act include specific requirements for railways to provide the highest level of service they can reasonably provide. There is ambiguity in the current language that stops short of equating adequate and suitable with the highest reasonable level of rail service. We feel this should be clarified.

Sur une note similaire, nous recommandons que la loi comprenne des exigences précises pour que les chemins de fer offrent le niveau de service le plus élevé qu'ils peuvent raisonnablement offrir. Il y a une certaine ambiguïté dans le libellé actuel, qui n'implique pas un niveau de service « adéquat et approprié » le plus raisonnablement élevé. Cela devrait être clarifié.

With respect to the powers and informal resolution processes of the Canadian Transportation Agency, we recommend that the agency's powers be increased, providing it with the ability to investigate issues on its own initiative and ensure informal resolutions are implemented and are effective, and that policy-makers and stakeholders are then able to measure and analyze broader trends in rail freight system performance.

En ce qui a trait aux pouvoirs et aux processus de règlement des différends informels de l'Office des transports du Canada, nous recommandons que les pouvoirs de l'office soient accrus, lui permettant de faire enquête de sa propre initiative et de veiller à ce que les règlements informels des différends soient mis en application et efficaces, et que les décideurs politiques et les intervenants puissent ainsi mesurer et analyser les tendances plus générales du rendement du système de transport de marchandises.

Finally, the intent of the long-haul interswitching provisions in the bill are most welcome. Previous competitive line rate measures were little used and provided no appreciable contribution to establishing a more balanced environment between shippers and carriers.

Finalement, l'intention des dispositions sur l'interconnexion de longue distance est plus que bienvenue. La mesure des prix de ligne concurrentiels était peu utilisée et ne contribuait pas de manière appréciable à la création d'un cadre plus équilibré entre les exportateurs et les transporteurs.

We are, however, concerned that the range of limitations and specific exclusions on LHI in the bill will similarly lead to its underuse and ineffectiveness. Many of our members are captive shippers. For some trucking is not an option, and for over 50 per cent of them, trucking becomes economically unviable at a distance of up to 500 kilometres.

Nous nous préoccupons toutefois du fait que la portée des limitations et des exclusions spécifiques sur l'interconnexion de longue distance du projet de loi fera en sorte qu'elle soit peu utilisée et inefficace. Nombre de nos membres sont des expéditeurs captifs. Pour certains, le transport routier n'est pas une option, et pour plus de 50 p. 100 d'entre eux, ce type de transport n'est plus économiquement viable sur des distances pouvant aller jusqu'à 500 kilomètres.

As such, we recommend the elimination of those limitations related specifically to the toxic by inhalation or TIH products, to traffic originating within 30 kilometres of a different interchange and to exclusions pertaining to high-volume corridors.

Aussi, nous recommandons l'élimination des restrictions liées précisément aux produits toxiques par inhalation, les TIH, au trafic provenant d'un rayon de 30 kilomètres d'une interconnexion différente et aux exclusions des corridors à fort volume.

[*Translation*]

[*Français*]

Mr. Chair, in order to limit my speaking time, I will stop now and answer committee members' questions. I would like to thank you once again for the opportunity to speak today.

Monsieur le président, afin de limiter mon temps de parole, je m'arrêterai ici pour répondre aux questions des membres du comité. Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole aujourd'hui.

[*English*]

[*Traduction*]

The Chair: Thank you very much. Mr. Bognar, please.

Le président : Merci beaucoup. Monsieur Bognar, c'est à vous.

Francis Bognar, Advisor, Government and Public Affairs, Canadian Association of Railway Suppliers: The Canadian Association of Railway Suppliers, or CARS, is a member-driven association that represents over 140 companies that supply goods and services to freight and passenger railways, transit authorities, railcar and locomotive owners. Our largest markets are new freight and tank cars, locomotive components, freight car components and track equipment.

Francis Bognar, conseiller, Affaires générales et gouvernementales, Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer : L'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer, ou ACFCF, est une association dirigée par ses membres, qui représente plus de 140 entreprises offrant des biens et services aux compagnies de transport ferroviaire de marchandises et de passagers, aux commissions de transport, ainsi qu'aux propriétaires de wagons et de locomotives. Nos plus grands marchés sont ceux des nouveaux wagons-citernes et wagons de marchandises, des pièces de locomotive, des pièces de wagon de marchandises et de matériel de rails.

Our members are located across Canada with significant clusters in Ontario, Quebec and Alberta. CARS members serve customers across North America and around the world.

Nos membres sont présents sur tout le territoire canadien, et beaucoup d'entre eux sont regroupés en Ontario, au Québec et en Alberta. Nos membres servent des clients dans toute l'Amérique du Nord et dans le monde entier.

The association helps its members to maximize their business opportunities by facilitating dialogue between the industry and government with the aim of ensuring the conveyance of information, which is critical in decision-making in Ottawa, to the provinces on issues that impact the rail industry.

L'association aide ses membres à maximiser leurs occasions d'affaires en facilitant le dialogue entre l'industrie et le gouvernement, dans le but d'assurer la transmission de renseignements aux provinces quant aux enjeux qui ont une incidence sur l'industrie ferroviaire. Cette transmission de renseignements est essentielle pour la prise de décisions à Ottawa.

CARS would like to emphasize that Bill C-49 not only has an impact on railways and shippers they serve. It will have a positive impact on the railway supply industry as well. Should the changes to the maximum revenue entitlement come into effect in their current form, major investments in new covered hopper cars are highly likely to manifest from it.

Notre association veut mettre l'accent sur le fait que le projet de loi C-49 n'aura pas seulement une incidence sur les chemins de fer et les expéditeurs que nous servons. En effet, ce projet de loi aura une incidence positive sur le secteur de l'approvisionnement des chemins de fer. Si les changements au revenu admissible maximal entrent en vigueur dans leur forme actuelle, cela mènera fort probablement à des investissements significatifs dans de nouveaux wagons-trémies couverts.

Once passed, Bill C-49 aims to increase rail efficiency and will encourage investment in the Canadian transportation system in support of the grain shippers. This investment will see new highly efficient railcars built in Canada, to the benefit of our supply industry as well as our members.

Une fois adopté, le projet de loi C-49 visera à augmenter l'efficacité ferroviaire et encouragera l'investissement dans le système de transport canadien pour soutenir les expéditeurs de grain. De nouveaux investissements encourageront la construction de nouveaux wagons hautement efficaces au Canada, ce qui profitera à notre secteur d'approvisionnement et à nos membres.

Canadian grain cars are some of the oldest hopper cars in use. Based on Canadian Transportation Agency sources, the Canadian grain car fleet is comprised of approximately 23,000 cars. Three-quarters of these cars were built in the 1970s and 1980s, thus they must be retired in the next 10 years to 15 years.

Les wagons céréaliers du Canada sont parmi les plus vieux wagons-trémies à être utilisés. Selon l'Office des transports du Canada, le parc actuel des wagons céréaliers du Canada s'élève à environ 23 000 wagons. Les trois quarts de ces wagons ont été construits dans les années 1970 et 1980, ce qui signifie qu'ils doivent être retirés de la circulation au cours des 10 à 15 prochaines années.

Industry experience indicates that these cars do not last the maximum statutory life of 50 years. The increased maintenance costs in line with the age of the cars make it uneconomical to keep them in service up to the designated 50 years.

Ces wagons ont une durée de vie maximale de 50 ans. Or, l'expérience de l'industrie démontre qu'ils ne durent pas aussi longtemps. Il est en effet non rentable d'utiliser ces wagons jusqu'à 50 ans, en raison de l'augmentation des coûts d'entretien et de leur âge.

New hopper cars will have a significant change in design and optimization of car capacity. As a consequence, fewer cars will be required to move the same volumes of grain. Replacing older fleet cars with newer, more efficient equipment will significantly increase the capacity of supply chain Canadian grain transport and improve reliability. Current stakeholders include producers, shippers, manufacturers, suppliers and railways.

Les nouveaux wagons-trémies connaîtront un changement significatif en matière de conception et d'optimisation de la capacité de charge des wagons. Ainsi, on aura besoin de moins de wagons pour transporter la même quantité de céréales. En remplaçant les vieux wagons par un équipement plus neuf et plus efficace, on augmentera de façon significative la capacité de la chaîne d'approvisionnement du transport céréalier canadien et on rehaussera la fiabilité. Les intervenants actuels comprennent les producteurs, les expéditeurs, les fabricants, les fournisseurs et les chemins de fer.

There are several indirect benefits to renewing the current grain car fleet. Some of them include increased capacity, which will boost export trade and thus contribute to higher GDP. Farmers will be able to increase production with improved market access as elevator companies and port terminals will be able to increase their efficiency of operations as a result of the more efficient railcars.

Le renouvellement du parc actuel de wagons céréaliers pourrait engendrer plusieurs retombées indirectes. Par exemple, cela pourrait accroître la capacité, ce qui stimulera le commerce d'exportation, augmentant ainsi le PIB. Les agriculteurs pourront augmenter la production avec un meilleur accès au marché puisque les exploitants de silos élévateurs et les terminaux portuaires seront à même d'améliorer leur efficacité opérationnelle grâce aux wagons plus efficaces.

These benefits will create the opportunities for increased investment in the grain producing and handling supply chains, manifesting in significant benefits to stakeholders.

Ces retombées permettront d'investir davantage dans les chaînes d'approvisionnement de production et de manutention des céréales, ce qui sera fort profitable aux parties prenantes.

Based on Transport Canada's website, some of the environmental benefits include a significant reduction in grain spillage during rail transport, the use of more modern railcars to enhance safety and reduce noise in urban areas, and the use of more modern railcars to increase fuel efficiency, reduce emissions and road congestion.

Sur le site web de Transports Canada, nous pouvons voir une liste d'avantages environnementaux. Parmi ceux-ci, on retrouve une réduction significative du déversement céréalier pendant le transport ferroviaire, l'utilisation de wagons plus modernes afin d'améliorer la sécurité et de réduire le bruit dans les zones urbaines, ainsi que l'utilisation de wagons plus modernes pour améliorer l'efficacité énergétique tout en réduisant les émissions et la congestion routière.

In conclusion, CARS supports Bill C-49 in its current form. We believe the bill will promote increased efficiency on the rail transportation system and will encourage long-term investments in the replacement of aging grain car fleets with modern, more efficient grain cars.

Pour conclure, l'ACFCF est en faveur du projet de loi C-49 dans sa forme actuelle. Nous croyons que le projet de loi fera la promotion d'une plus grande efficacité du système de transport ferroviaire et encouragera les investissements à long terme pour le remplacement du parc vieillissant de wagons céréaliers par des wagons céréaliers plus modernes et efficaces.

Robert Ballantyne, President, Freight Management Association of Canada: The Freight Management Association, or FMA, has been representing the transportation concerns of Canadian industry since 1916, so we're now coming up to our one hundred and second year.

This association is little different from most other industry associations in that the membership is very broad, covering people from retailing, manufacturing, grain, forest products, chemistry and so on, with a very tight focus only on freight transportation issues by rail, truck, marine and air cargo. We do this both in Canada and internationally.

Robert Ballantyne, président, Association canadienne de gestion du fret : L'Association canadienne de gestion du fret, ou AGF, représente l'industrie canadienne en matière d'enjeux de transport depuis 1916. Nous faisons donc des affaires depuis près de 102 ans.

Notre association se distingue de la majorité des autres associations de l'industrie, car nous avons un large éventail de membres. En effet, nous avons des membres du secteur du commerce de détail, du secteur manufacturier, du secteur céréalier, de l'industrie forestière et du secteur de la chimie, entre autres. Par contre, nous nous concentrons uniquement sur les enjeux de transport de marchandises par train, camion, bateau et cargaison aérienne. Nous travaillons à la fois à l'intérieur et à l'extérieur du Canada.

FMA is the Canadian member of the Global Shippers Forum, and I have the honour of chairing that forum as well as being president of FMA.

In our written submission to the committee on Bill C-49 we have outlined in more detail what we are proposing and the changes we think would be useful to be considered by the Senate.

Let me say that the remarks I will make will focus primarily on the rail shipper sections of the Canada Transportation Act, but I will make brief comments on the Rail Safety Act, the LVVR issue and on the Coasting Trade Act, which has to do with the movement of empty containers between Canadian ports.

In looking at the railway issues, there are approximately 50 railways in Canada, but the rail freight industry is really dominated by the two class 1 carriers, CN and CP. These two companies account for approximately 90 per cent of the Canadian rail freight revenue. While there is limited competition between CN and CP in a few markets, primarily intermodal, for many shippers the rail market can best be characterized as being a dual monopoly. That's different from a duopoly, that is to say each of CN and CP is the only railway available to shippers at many locations.

It should be noted that this is not just a Western Canadian problem but it exists in the East as well, including in the Quebec-Windsor corridor. Rail freight is not a normally functioning competitive market. This fact has been acknowledged in Canadian railway law for over 100 years.

Looking at the Bill C-49 amendments we would like to propose, when the minister introduced Bill C-49 he stated the objectives of the bill as follows:

> The Government of Canada today introduced legislation to provide a better experience for travellers and a transparent, fair, efficient and safer freight rail system to facilitate trade and economic growth.

Bill C-49 contains a number of provisions that will go some distance to meet that objective. In renewing the bill, FMA has analyzed the changes proposed in Bill C-49, how well they will play out in practice, and when shippers will attempt to use them. The bill that passed third reading in the House of Commons addressed some of these issues.

In our written submission to this committee we are limiting our comments and suggestions for revision to only three elements related to the railway shipper provisions of the bill.

L'AGF est le membre canadien du Global Shippers Forum. J'ai l'honneur d'être président de ce forum, en plus d'être président de l'AGF.

Nous vous avons envoyé un mémoire écrit sur le projet de loi C-49 dans lequel nous vous avons fait des suggestions plus en détail. De plus, nous y avons inclus des changements qui, selon nous, devraient être examinés par le Sénat.

Je limiterai principalement mes propos aux articles de la Loi sur les transports du Canada qui concernent les expéditeurs ferroviaires, mais je commenterai brièvement la Loi sur la sécurité ferroviaire, l'enjeu des EAVL ainsi que la Loi sur les cabotages, qui concerne le transport de conteneurs vides entre les ports canadiens.

Le Canada compte environ 50 chemins de fer, mais l'industrie du fret ferroviaire est dominée par deux transporteurs de classe 1, le CN et le CP, qui représentent environ 90 p. 100 des recettes du fret ferroviaire canadien. Il existe certes une concurrence limitée entre le CN et le CP dans quelques marchés, surtout de façon intermodale, mais, pour beaucoup d'expéditeurs, le marché ferroviaire pourrait être qualifié de monopole mixte. Un tel monopole diffère d'un duopole, ce qui signifierait que le CN et le CP seraient les deux seules options ferroviaires pour les expéditeurs à bien des endroits.

Il est important de mentionner que ce n'est pas seulement un problème de l'Ouest canadien. En effet, le problème existe également dans l'Est du pays, avec le corridor Québec-Windsor par exemple. Le fret ferroviaire n'est pas un marché concurrentiel qui fonctionne comme les autres marchés. Cela est d'ailleurs reconnu par les lois en matière de chemins de fer canadiens depuis plus de 100 ans.

Nous aimerions proposer des amendements au projet de loi C-49. Lorsque le ministre l'a déposé, il a dit que les objectifs de celui-ci étaient, et je cite :

> Aujourd'hui, le gouvernement du Canada a déposé un projet de loi pour améliorer l'expérience des voyageurs et se doter d'un réseau de transport ferroviaire des marchandises transparent, équitable, efficace et sécuritaire qui favorisera le commerce et la croissance économique.

Certaines dispositions du projet de loi C-49 pourraient contribuer à l'atteinte de ces objectifs. En examinant le projet de loi C-49, notre association a analysé les changements proposés pour déterminer s'ils pourraient réellement fonctionner dans la réalité et pour voir quand les expéditeurs tenteront de les utiliser. Le projet de loi qui a été adopté à la troisième lecture à la Chambre des communes ciblait certains de ces enjeux.

Dans le mémoire écrit que nous avons envoyé au comité, nous avons restreint nos suggestions et nos commentaires afin d'analyser seulement trois éléments concernant les dispositions du projet de loi sur les expéditeurs ferroviaires.

The first is improved rail service and costing data for shippers. This relates primarily to dealing with disputes between railways and shippers on rate related issues.

Le premier élément est l'amélioration du service ferroviaire et des données sur les coûts pour les expéditeurs. Cela fait principalement référence à la gestion des litiges entre les chemins de fer et les expéditeurs en ce qui a trait aux taux.

The second is to provide the Canadian Transportation Agency with the power to undertake investigations on its own initiative. Ms. Des Chênesmade some very astute comments related to that.

Le deuxième élément est l'idée de permettre à l'Office des transports du Canada de mener des enquêtes de son propre chef. Mme Des Chênes a d'ailleurs eu des propos bien avisés à ce sujet.

The third is that on long-haul interchange there needs to be provisions to make them workable. The FMA's submission outlines four areas, which you have in that document, where improvements would enhance the likelihood that LHI will prove to be useful to captive shippers.

Le troisième élément concerne les interconnexions de longue distance. Pour assurer le bon fonctionnement de celles-ci, il faut avoir des dispositions. Dans notre mémoire, notre association souligne quatre secteurs qu'il faudrait améliorer. Ce faisant, les interconnexions de longue distance seraient peut-être plus utiles aux expéditeurs captifs.

Going to the Railway Safety Act, Bill C-49 proposes amendments that will require major federally regulated railways to install locomotive voice and video recorders. Improved safety is in the interest of all stakeholders that may be impacted by railway safety, and that does include shippers.

Parlons maintenant de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le projet de loi C-49 propose des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire qui obligeront les principaux chemins de fer sous compétence fédérale à installer des enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Améliorer la sécurité est dans l'intérêt de toutes les parties prenantes du monde ferroviaire, dont les expéditeurs.

FMA acknowledges the privacy concerns expressed by some stakeholders. The proposed amendments provide appropriate safeguards and balance the privacy concerns with the potential to improve safety for employees and the public.

L'AGF reconnaît la validité des préoccupations liées à la vie privée exprimées par certaines parties prenantes. Les modifications proposées offrent des garanties suffisantes et respectent l'équilibre entre la vie privée et la possibilité d'améliorer la sécurité pour le personnel ferroviaire et le public.

FMA recommends that the regulations supporting these changes should differentiate between a major class 1 railway, that is CN or CP, and VIA, and the smaller short line carriers that operate at low speeds and with a limited number of trains on the line at any one time. Also exempting short line locomotives that may enter class 1 yards to interchange traffic also need to be addressed in the supporting regulations. FMA supports the Bill C-49 amendments related to the Railway Safety Act.

L'AGF recommande que la réglementation mettant en œuvre ces modifications fasse une distinction entre les transporteurs de catégorie 1 (le CN, le CP et VIA Rail Canada) et les petits exploitants de chemin de fer sur courte distance, dont les trains en activité sont moins nombreux et roulent à basse vitesse. De même, la réglementation afférente devrait aussi exempter les locomotives de courte distance qui entrent dans les gares de triage des transporteurs de catégorie 1 à des fins d'interconnexion. L'AGF appuie les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire du projet de loi C-49.

Finally, on the proposed amendments to the Coasting Trade Act, Bill C-49 proposes that the Coasting Trade Act allows ships of any foreign flag to reposition empty containers between Canadian ports as long as there is no charge for such a move. This provision meets one of the terms of the Canada-Europe Comprehensive Economic and Trade Agreement, or CETA.

Enfin, le projet de loi C-49 propose des modifications à la Loi sur le cabotage qui permettraient à n'importe quel navire battant pavillon étranger de repositionner des conteneurs vides entre des ports canadiens, tant qu'aucuns frais ne soient associés à ce service. Cette disposition est conforme à l'un des articles de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne.

While a relatively minor element, this will improve global supply chain efficiency for Canadian importers and exporters using containers. Supporting regulations should ensure that this provision can be used between container lines and each of the three major global container shipping alliances that exist. FMA supports this amendment to the Coasting Trade Act.

Même si elle est relativement mineure, cette disposition améliorera l'efficacité des chaînes d'approvisionnement internationales pour les importateurs et exportateurs canadiens ayant recours à des conteneurs. La réglementation afférente devra rendre cette disposition applicable entre les opérateurs de chacune des trois alliances internationales de transporteurs

maritimes par conteneur. L'AGF appuie cette modification à la Loi sur le cabotage.

Those are my comments, and I would be pleased to answer any questions.

Voilà donc mes commentaires, et je serai heureux de répondre à vos questions.

David Montpetit, President and CEO, Western Canadian Shippers' Coalition: The Western Canadian Shippers' Coalition, or WCSC, represents companies based in Western Canada that move mainly resource products through the supply chain to both domestic and international customers. A list of our members and additional information about WCSC's objectives and activities are included at the beginning of our written submission.

David Montpetit, président et chef de la direction, Western Canadian Shippers' Coalition : La Western Canadian Shippers' Coalition, ou WCSC, représente des entreprises établies dans l'Ouest canadien qui se spécialisent dans l'acheminement de produits à base de ressources naturelles afin d'alimenter la chaîne d'approvisionnement de clients nationaux et étrangers. Une liste de nos membres ainsi que d'autres renseignements sur les objectifs et les activités de la WCSC se trouvent au début de notre mémoire.

WCSC members represent a range of commodity sectors. Because they ship large volumes, typically from remote locations, they are completely dependent on rail, and in most cases on a single rail carrier that serves their facility. They cannot take their business elsewhere if they are not satisfied with the railway's rates or service. That creates a significant imbalance in the commercial relationship. Our members prefer to resolve issues commercially but to do so they require effective and accessible shipper remedies to counteract the current imbalance.

La WCSC regroupe des membres d'une foule de secteurs producteurs de biens. Comme ils expédient de grandes quantités de produits, souvent à partir de régions éloignées, ils sont entièrement tributaires du réseau ferroviaire et — dans la plupart des cas — de l'unique transporteur ferroviaire qui dessert leurs installations. Il leur est donc impossible de trouver un autre transporteur s'ils ne sont pas satisfaits des prix ou des services. Cela crée un important déséquilibre dans la relation commerciale. Nos membres préfèrent résoudre les problèmes par des moyens commerciaux, mais, pour ce faire, des recours efficaces et accessibles doivent être offerts aux expéditeurs afin de contrer ce déséquilibre.

I will focus on a couple of areas that we have been emphasizing here over the last three or four months.

Je vais me concentrer sur certains domaines sur lesquels nous avons mis l'accent depuis trois ou quatre mois.

WCSC has concerns with a number of the measures contained in Bill C-49. However, at this stage, there are two key areas that we would like to probably dive into a bit more.

La WCSC a des préoccupations par rapport à certaines mesures du projet de loi C-49. Cependant, à ce stade, nous allons surtout nous concentrer sur deux aspects pour lesquels nous aimerions entrer dans les détails.

The first concerns the inability of the agency to exercise the authority it has over certain aspects of rail transportation unless it receives a specific complaint.

La première source de préoccupation est l'incapacité de l'office à exercer le pouvoir qu'il détient déjà à l'égard de certains aspects du transport ferroviaire à moins d'avoir reçu une plainte précise.

This is especially problematic when it comes to rail service issues affecting broader areas of a rail network. A case in point was the service crisis of 2013-14 that affected not only grain but also the sector in which our members operate. The agency did receive a handful of complaints that year, but it was forced to deal with each one of them in isolation rather than being able to consider them as part of a systemic issue.

Cela pose des difficultés particulières dans le cas des problèmes de services ferroviaires qui touchent une grande partie du réseau. Par exemple, la crise du service ferroviaire de 2013-2014 a touché non seulement le secteur des grains, mais aussi le secteur d'activités de nos membres. L'office a bel et bien reçu quelques plaintes cette année-là, mais il a dû les traiter séparément au lieu de pouvoir les traiter comme un ensemble ou comme un problème systémique.

We are now seeing another rail service crisis in Western Canada. Service levels on CN have deteriorated badly, starting last summer, and have continued in a downward spiral into late fall and winter affecting multiple sectors. A number of our members have been forced to operate at curtailed production rates. Some have even come within hours of shutdown because

Nous sommes maintenant aux prises avec une autre crise du service ferroviaire dans l'Ouest canadien. Les niveaux de service du CN se sont gravement détériorés depuis l'été dernier, et ils ont continué de chuter de façon considérable à la fin de l'automne et au début de l'hiver. Ce qui a eu des répercussions sur divers secteurs. Plusieurs de nos membres ont été obligés de

they could not get rail service. There is every indication that this systemic issue on CN's western network is still ongoing.

A complaint by one shipper might bring that shipper some relief, but it may not prevent the railway from robbing Peter to pay Paul. We saw that in 2014. This is why we need this agency to be able to trigger an investigation to seek input from all those involved and affected as it was able to do in connection with the Air Transat tarmac delays last summer.

Our written submission explains why we do not believe this would result in shifting policy-making from the department to the agency, but if that remains a concern, we would be pleased to provide a narrowly focused wording to target the specific areas of the agency's mandate where this is most needed.

Our second area of focus is around final offer arbitration, or FOA. It is the only remedy that allows a shipper to challenge directly the rates imposed unilaterally by the railway. It is essential that it remain effective and accessible.

Our written submission provides additional background on the FOA and on the amendment that WCSC is recommending. In essence, we want the arbitrator, tasked with selecting the rates and conditions that will govern the traffic at issue, to have access to all relevant information and the shipper to have an equal opportunity to properly present its case and challenge the railway's case. Access to rail costing information is essential for this.

Railway costing is a highly technical subject. The agency maintains a regulatory rail costing model and has provided this type of assistance to arbitrators in the past. We are recommending that this be made available for every FOA.

I want to be clear about one thing. What we are advocating is not a return to cost-plus rate making. Our recommendation would make an agency costing simply one of many factors the parties can rely on and the arbitrator can consider.

The amendment proposed by WCSC, as well as other stakeholders, is necessary to help level the evidentiary playing field in FOA and streamline the process.

Thank you very much and I look forward to questions.

réduire leur taux de production. Certains étaient à quelques heures de devoir mettre fin à leurs activités parce qu'ils ne réussissaient pas à obtenir des services ferroviaires. Tout indique que ce problème touchant le réseau de l'Ouest du CN est systémique et n'est toujours pas résolu.

En portant plainte, un expéditeur pourrait obtenir un répit, mais cela n'empêcherait pas le transport ferroviaire de déshabiller Pierre pour habiller Paul. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit en 2014. C'est pourquoi l'office doit pouvoir lancer une enquête et consulter tous les intervenants concernés ou touchés, comme il a pu le faire, l'été dernier, à l'égard des retards de vols d'Air Transat sur l'aire de trafic.

Notre mémoire explique pourquoi nous estimons qu'une telle approche ne constituerait pas un transfert de pouvoir décisionnel du ministère à l'office, mais, si cela ne suffit pas à dissiper les craintes à cet égard, nous serions heureux de proposer un libellé mieux ciblé pour les aspects du mandat de l'office qui en ont grandement besoin.

Le deuxième aspect qui pose problème est l'arbitrage sur l'offre finale, ou AOF. Comme c'est le seul recours dont l'expéditeur dispose pour contester directement le prix imposé de façon unilatérale par le transporteur ferroviaire, il est essentiel que ce processus demeure efficace et accessible.

Notre mémoire fournit des renseignements supplémentaires sur l'AOF et sur la modification recommandée par la WCSC. Nous voulons essentiellement que l'arbitre chargé de rendre une décision sur le prix et les conditions qui s'appliqueront au trafic en question ait accès à tous les renseignements pertinents, et que l'expéditeur puisse bien présenter sa version des faits et contester celle du transporteur ferroviaire de façon équitable. Pour ce faire, il est essentiel d'avoir accès à des renseignements sur l'établissement des coûts des services ferroviaires.

L'établissement des coûts des services ferroviaires est un aspect très technique. L'office applique une formule réglementaire d'établissement des coûts des services ferroviaires, et il a déjà fourni ce genre d'appui à des arbitres auparavant. Nous recommandons que cela puisse s'appliquer à tous les AOF.

Je tiens à préciser une chose : nous ne préconisons pas un retour à la formule du prix coûtant majoré. Nous recommandons simplement que la formule d'établissement des coûts de l'office fasse partie des nombreux facteurs sur lesquels les parties et l'arbitre peuvent s'appuyer.

La modification proposée par la WCSC — ainsi que par plusieurs autres intervenants — est nécessaire pour rendre plus équitable l'examen des éléments de preuve dans le cadre de l'AOF et pour simplifier le processus.

Merci beaucoup. Je serai heureux de répondre à vos questions.

The Chair: What is the main issue with the problem with CN providing its regular service? What is the issue there?

Mr. Montpetit: It appears to be both crewing and power issues that they're having right now.

The Chair: Is that a result of the layoffs that took place and now they can't recruit back?

Mr. Montpetit: That's correct. From my understanding, yes. I will be frank with you.

The Chair: Please do.

Mr. Montpetit: Yes, I will be. We invited both CN and CP to our WCSC fall session in Calgary in which they presented their winter plans to us. At that point, because of the crewing and power issues that CN was facing, the plan itself was already obsolete.

I am not only going to pick on CN. It could have been CP for that matter. The bottom line is that my members have been suffering through various degrees of service issues. At times they are getting 60 per cent of the service they require.

During the holiday season, I was basically on the phone with Transport Canada almost daily explaining and pleading our case. It was at the point of shutdown, and I am not kidding. The facilities were teetering on shutdown. In fact, some of my members were storing product in local hangars at the local airports, et cetera. It was that bad. It was a serious issue, and it still continues to be.

The Chair: What happens at the end of the line? There are customers at the end of the line expecting this stuff. What happens there?

Ms. Des Chênes: We have been experiencing the same things. We've had 13 companies that have been affected since November by the network capacity issues. Of them, seven experienced shutdowns or near shutdowns and eight of their customers also had shutdown or nearly shutdown. It's quite significant, and the result is millions of dollars in lost revenue.

Mr. Montpetit: To shut a facility down costs a million dollars. I can't get into details because of confidentiality issues, but it costs a million dollars a day to shut the facility down.

Senator Griffin: I have two quick questions, and these are going to sound familiar.

Le président : Quel est le problème principal lorsque le CN offre son service régulier? Quel est le problème exactement?

M. Montpetit : Il semble qu'ils aient des problèmes de personnel ainsi que des problèmes de puissance en ce moment.

Le président : Est-ce que cela découle des mises à pied qui se sont produites? Ils n'arrivent plus à recruter à nouveau?

M. Montpetit : C'est exact. Selon ce que j'en comprends, oui. Je serai franc avec vous.

Le président : Allez-y.

M. Montpetit : Oui, je serai franc. Nous avons invité le CN et le CP à notre session d'automne de la WCSC à Calgary. Ils nous ont présenté leurs plans pour l'hiver. À ce moment, à cause des problèmes de personnel et de puissance auxquels faisait face le CN, leurs plans en soi étaient déjà dépassés.

Je ne vais pas seulement critiquer le CN. Cela aurait pu être le cas pour le CP. Le fait est que mes membres ont souffert à cause de plusieurs problèmes de service à différents degrés. À certains moments, ils ne reçoivent que 60 p. 100 du service dont ils ont besoin.

Pendant la période des Fêtes, j'étais pratiquement au téléphone tous les jours avec Transports Canada pour leur expliquer notre situation et les supplier. Nous approchions très près du point où nous aurions dû mettre fin à nos activités, et ce n'est pas une blague. Les installations allaient bientôt être fermées. En fait, certains de mes membres ont dû emmagasiner des produits dans des hangars locaux, dans les aéroports locaux, et cetera. C'en était à ce point. C'était un problème sérieux, et cela continue de l'être.

Le président : Que se passe-t-il à la fin de la chaîne? Les clients à la fin de la chaîne s'attendent à recevoir les produits. Qu'est-ce qui se passe?

Mme Des Chênes : Nous avons eu la même expérience. Depuis novembre, 13 entreprises ont été touchées par les problèmes de capacité réseau. De ce nombre, sept ont vécu des coupures ou des quasi-coupures et huit de leurs clients ont également vécu des coupures ou des quasi-coupures. C'est relativement majeur, et des millions de dollars de recettes ont été perdus à cause de cela.

M. Montpetit : Une fermeture d'installation coûte un million de dollars. Je ne peux pas vous donner de détails en raison de questions de confidentialité, mais il en coûte un million de dollars par jour pour fermer une installation.

La sénatrice Griffin : J'ai deux questions brèves, et elles vous seront familières.

For the Western Canadian Shippers' Coalition, what is the most important to you? Is it getting the amendments you've requested, or changes, or getting the legislation enacted quickly?

Mr. Montpetit: The amendments.

Senator Griffin: For the Chemistry Industry Association, were you consulted prior to the introduction of the bill, and did you recommend changes at the House of Commons committee?

Ms. Des Chênes: Yes, we did. We were consulted prior to the intro, and we appeared before the committee and made a number of recommendations.

Senator Griffin: How did you do in terms of getting those recommendations accepted?

Ms. Des Chênes: With respect to data, we did find that some of the recommendations around more speedy time to enactment of regulation were accepted. That's very important to us, but in terms of the granularity of the data, that is still something we would appreciate some fine-tuning around, whether that's through regulation or through the implementation.

Senator Bovey: I have a q quick question for Mr. Bognar. Thank you all for being here and for your presentations.

I am intrigued with the design of the new hopper cars and what the purchase of those cars will do for the economy and all. Are these already on order? Are these already being built, or are you waiting for the legislation to come through? I appreciate it's going to revolutionize shipments.

Mr. Bognar: Thank you very much for your question. First of all, they are in the design stages and obviously some are in production. I can probably send you more updated information with respect to the exact status of those railcars in greater detail than what I have currently right now.

Senator Bovey: I would appreciate that material. I have heard from some that they can't be ordered until the bill goes through. It seems to me that those of us in all sorts of businesses order what we need to do our business as we need to do it. I am looking for the chicken and egg in this.

[*Translation*]

Senator Gagné: I have a question for Mr. Bognar of the Canadian Association of Railways Suppliers. You said that Canadian grain cars are among the oldest hopper cars that remain in service. Three quarters of the 23,000 cars in this country were built in the 1970s and 1980s. You also mentioned the environmental advantages of a modernized fleet. Why are you

Pour la Western Canadian Shippers's Coalition, qu'est-ce qui est le plus important à vos yeux? Est-ce d'obtenir les amendements que vous avez demandés, ou encore les modifications, ou une entrée en vigueur rapide de la loi?

M. Montpetit : Les amendements.

La sénatrice Griffin : Pour l'Association canadienne de l'industrie de chimie, avez-vous été consultés avant le dépôt du projet de loi, et avez-vous recommandé des modifications au comité de la Chambre des communes?

Mme Des Chênes : Oui, nous l'avons fait. Nous avons été consultés avant le dépôt, puis nous avons comparu devant le comité et formulé de nombreuses recommandations.

La sénatrice Griffin : Ces recommandations ont-elles été acceptées?

Mme Des Chênes : En ce qui concerne les données, nous avons constaté que certaines recommandations entourant l'entrée en vigueur plus rapide des règlements ont été acceptées. C'est très important pour nous, mais pour ce qui est de la fragmentation des données, nous aimerions que des ajustements soient apportés, que ce soit grâce à la réglementation ou à la mise en œuvre.

La sénatrice Bovey : J'ai une question brève pour M. Bognar. Merci à tous d'être ici et merci pour vos exposés.

Je suis fascinée par la conception des nouveaux wagons-trémies, ainsi que par l'effet qu'aura l'achat de ces wagons sur l'économie. Ont-ils déjà été commandés? Sont-ils déjà en train d'être construits, ou attendez-vous que le projet de loi soit adopté? Je crois comprendre qu'ils vont révolutionner l'expédition.

M. Bognar : Merci beaucoup de votre question. Tout d'abord, ils sont à l'étape de la conception, alors que certains d'entre eux sont en production, bien sûr. Je peux probablement vous envoyer des renseignements plus à jour sur l'état exact de ces wagons de façon plus détaillée qu'à l'heure actuelle.

La sénatrice Bovey : J'aimerais recevoir ces documents. Certains ont dit qu'ils ne pourront pas être commandés avant que le projet de loi ne soit adopté. J'ai l'impression que, pour nous, dans toutes sortes de secteurs, nous commandons ce dont nous avons besoin pour mener nos affaires lorsque nous devons le faire. C'est un peu comme la question de l'œuf et de la poule.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : J'ai une question qui s'adresse à M. Bognar, de l'Association canadienne des fournisseurs des chemins de fer. Vous avez mentionné que les wagons à grains canadiens sont parmi les plus anciens wagons-trémies encore actifs. Le trois quarts des 23 000 wagons au pays ont été construits dans les années 1970 et 1980. Vous faites aussi

still using such an outdated fleet? In your opinion, is there a public safety risk associated with this aging fleet? Are our government's energy efficiency requirements less rigorous than elsewhere?

[*English*]

Mr. Bognar: Thank you very much for your question, senator. First of all, the replacement of these fleets will take a substantial investment, as I referred to in my presentation initially.

Before some of these investments are being made, as the CN representative on the previous panel indicated to you, in an atmosphere where things are uncertain, meaning that the legislation hasn't been approved and hasn't been passed, the investment portion is difficult to come by. Therefore, once the bill passes the investor confidence is established and this is what it takes.

I don't think the public at large, if I understood your question correctly, is in any danger because of the cars. The issue is the economics of having these old cars maintained in an operational condition. Therefore, it is not necessarily the safety of the people, but it is the amount of money that is required to maintain it.

After a while, it is not economical to maintain these wagons anymore. Therefore, new investment is needed to introduce the new fleet as soon as possible.

Senator Gagné: This question is for the Western Canadian Shippers' Coalition, Mr. Monpetit.

[*Translation*]

In your submission, you mentioned that you would like the Canadian Transportation Agency to be able to investigate incidents of its own accord without having to wait for complaint, as it did last summer with regard to the Air Transat delays on the tarmac.

[*English*]

This is a quote from your presentation.

[*Translation*]

Upon verification, it appears that the Air Transat delays were investigated in response a number of complaints filed by passengers.

Can you explain your position on the powers that should be given to the agency? Are we talking about specific events that the agency could investigate without receiving complaints or

mention des avantages environnementaux d'une flotte modernisée. Pourquoi êtes-vous encore pris avec une flotte aussi désuète? Selon vous, y a-t-il un risque de sécurité publique associé à cette flotte qui a tout de même de l'âge? Est-ce que les exigences gouvernementales en matière d'efficacité énergétique sont moins sévères qu'ailleurs?

[*Traduction*]

M. Bognar : Merci beaucoup pour votre question, sénatrice. Tout d'abord, le remplacement de ces flottes nécessitera un investissement considérable, comme je l'ai mentionné dans mon exposé au début.

Avant que certains de ces investissements soient réalisés, comme les représentants du CN dans le groupe de témoins précédent vous l'ont indiqué, l'incertitude actuelle signifie que le projet de loi n'a été ni adopté ni approuvé, de sorte que les investissements sont difficiles à obtenir. Par conséquent, une fois que le projet de loi sera adopté, la confiance des investisseurs sera établie, et c'est ce qu'il faudra.

Si j'ai bien compris votre question, je ne pense pas que la population générale soit en danger à cause des wagons. Le problème réside dans l'aspect économique lié à l'entretien de ces vieux wagons pour qu'ils demeurent opérationnels. Ainsi, il ne s'agit pas nécessairement de la sécurité des gens, mais plutôt du montant requis pour entretenir l'équipement.

Après un certain temps, il n'est plus économique d'entretenir ces wagons. Par conséquent, de nouveaux investissements sont requis pour acquérir la nouvelle flotte dès que possible.

La sénatrice Gagné : Ma question s'adresse à la Western Canadian Shippers' Coalition, monsieur Montpetit.

[*Français*]

Dans votre soumission, vous avez mentionné que vous souhaitez que l'Office des transports puisse enquêter sur les incidents de sa propre initiative, sans attendre des plaintes, comme il a pu le faire l'été dernier lors du retard des vols d'Air Transat sur l'aire de trafic.

[*Traduction*]

C'est une citation tirée de votre exposé.

[*Français*]

Après vérification, il me semble que l'enquête portant sur le retard des vols d'Air Transat a été effectuée à la réception des plaintes qui ont été déposées par des passagers.

Pouvez-vous nous expliquer votre position quant au pouvoir que l'office devrait exercer? Est-ce qu'on parle d'événements spécifiques où l'office pourrait enquêter sans recevoir de plaintes

would you rather see more general investigations about potential systemic shortcomings?

[*English*]

Mr. Montpetit: It's a good question. Right now what we're looking at is that an individual complaint can come forward. For example, it's a service level complaint. At that point it's an individual company challenging the railway with a service level complaint. That one can be individually investigated. It does take time to do, but it is very similar to what Air Transat went through. If you had only one customer being able to complain about it at a time, they'd have to investigate one at a time. You had the whole planeload complaining at the same time. There is obviously an issue with something with Air Transat. I don't know the details of it, so I really don't want to get into it.

It's very similar with the railway. If you have one complaint, perhaps it's a one-off for that one geographic area. Let's pick northern Alberta, just for an example.

However, if you have 20 or 30 complaints or concerns coming forward, this would give the agency the investigative ability to research and interview different shippers in those specific lines or areas, thus being a bit more proactive versus reactive with the situation. I hope that answers the question.

Senator Gagné: Yes, that's okay. Thank you.

Senator Mitchell: I have a quick follow-up to that. It strikes me there is nothing now to stop them from doing that. If they get a single complaint, one would think they could talk to whomever they want to find out what background they need to solve or settle that complaint.

Mr. Montpetit: They do one complaint as they arise. That's why we're asking for the investigative ability to do that in systemic issues such as that. Right now, they have to go one complaint at a time.

Senator Mitchell: Subsequent to that, I see the imbalance in the fight that you have, but there are elements in this bill that address the imbalance in your favour, for example reciprocal penalties. That has never existed before for the shippers. That's not nothing.

The fact is that the CTA can be much more proactive now in arbitration and mediation. The railways will be required to provide greater data on costing and service, and there will be a much more specific, rigorous focus on the definition of adequate and suitable levels of service.

ou souhaitez-vous des enquêtes plus générales portant sur des manquements potentiels systémiques?

[*Traduction*]

M. Montpetit : C'est une bonne question. À l'heure actuelle, la situation fait en sorte qu'une plainte individuelle peut être déposée. Par exemple, il peut s'agir d'une plainte concernant le niveau de service. C'est donc une entreprise individuelle qui dépose contre la compagnie de chemin de fer une plainte concernant le niveau de service. La plainte peut faire l'objet d'une enquête individuelle. Cela prend du temps, mais c'est très semblable à ce qu'a vécu Air Transat. S'il était possible pour un seul client de formuler une plainte à la fois, il faudrait mener une enquête à la fois. Ce sont tous les passagers de l'avion qui ont porté plainte en même temps. Il y a donc un problème chez Air Transat. Je ne connais pas les détails du dossier, alors je ne veux vraiment pas m'y attarder.

Avec une compagnie de chemin de fer, c'est très semblable. Si on reçoit une plainte, il s'agit peut-être d'une situation unique à cette région géographique en particulier. Prenons le Nord de l'Alberta, à titre d'exemple.

Toutefois, si on reçoit 20 ou 30 plaintes ou préoccupations, alors il serait possible d'enquêter, de faire des recherches et d'interroger les différents expéditeurs de ces chemins de fer ou régions précises, de sorte qu'on serait un peu plus proactif que réactif face à la situation. J'espère que cela répond à votre question.

La sénatrice Gagné : Oui, ça va. Merci.

Le sénateur Mitchell : J'ai une brève question complémentaire à ce sujet. Je suis surpris qu'il n'y ait actuellement rien qui les empêche de le faire. S'ils reçoivent une seule plainte, on a tendance à croire qu'ils pourraient discuter avec ceux qu'ils veulent pour savoir ce qui s'est passé, en vue de résoudre ou de régler la plainte.

M. Montpetit : L'office traite une plainte à la fois. Voilà pourquoi nous demandons que l'office soit doté d'un pouvoir d'enquête lui permettant de réaliser des enquêtes systémiques comme celle dont vous parlez. À l'heure actuelle, il doit traiter une plainte à la fois.

Le sénateur Mitchell : Je comprends que vous ne vous battez pas à armes égales. Cependant, il y a certains éléments dans ce projet de loi qui font pencher la balance en votre faveur comme les sanctions réciproques. Voilà un recours auquel les expéditeurs n'ont jamais eu accès par le passé. Ce n'est pas rien.

Le fait est que l'OTC pourra désormais jouer un rôle plus proactif dans le processus d'arbitrage et de médiation. Les compagnies de chemins de fer devront fournir plus de données sur les coûts et les niveaux de service, et on accordera plus

d'attention à la définition des niveaux de service adéquats et convenables.

It's not as though your concerns aren't being addressed at all. They are being addressed quite significantly. It's not to say that this piece of legislation, when passed, precludes the addition of other amendments and improvements such as you're talking about.

Ce n'est pas comme si le projet de loi ne s'intéressait pas aux questions qui vous touchent. Au contraire, ces questions y sont directement abordées. Cela ne veut pas dire que lorsque le projet de loi sera adopté, on ne pourra pas y ajouter des modifications ou des améliorations comme vous le suggérez.

Mr. Montpetit: There are some definite wins for shippers in this that allow a little more accessibility to some of the information and data we didn't have before, but the question is: Does it go far enough in specific areas?

M. Montpetit : Vous avez raison de dire que ce projet de loi comporte de bonnes nouvelles pour les expéditeurs. Il nous permet d'avoir un peu plus d'informations et de données auxquelles nous n'avions pas accès par le passé. Cependant la question demeure : le projet de loi en fait-il assez dans certains secteurs en particulier?

Having more data and information available helps all of us, but when you're looking at things such as systemic issues within the rail system, this is quite significant as far as penalties and that sort of thing.

Le fait d'avoir plus de données et d'informations sera utile pour tout le monde. Par contre, les problèmes systémiques dans le secteur ferroviaire peuvent représenter des obstacles ou des pénalités considérables.

That may apply to certain sectors but it doesn't really apply, for example, to my shippers. That can apply to certain sectors, but again we seem to tend to lose focus. There's a lot of focus put on grain.

Les améliorations seront peut-être bénéfiques pour certains secteurs, mais elles ne s'appliquent pas réellement pour les expéditeurs que je représente. Les changements visent un secteur en particulier, mais il semble qu'on perde de vue le portrait d'ensemble. L'accent est surtout porté sur le secteur des céréales.

I am pleased they have a lot of focus. Good for them, but there are also issues in our contractual situation with my members that are much different. It's probably a lot more complex because we are dealing with a lot of non-information right now.

Je suis très heureux pour ce secteur qu'il reçoive autant d'attention. Tant mieux pour lui. Or, les membres que je représente vivent une situation bien différente et sont confrontés à des problèmes contractuels bien différents de ceux du secteur céréalier. En fait, la situation est sans doute beaucoup plus complexe, puisqu'il y a beaucoup de renseignements qui ne sont pas connus à l'heure actuelle.

Senator Mitchell: It was interesting that the train representatives here today were saying that they feel the requirement of them to reveal data isn't reciprocated or extended to both ends: the shippers and ports and so on. What would you say to that? Should your shippers be providing more data?

Le sénateur Mitchell : J'ai trouvé intéressant que les représentants des compagnies de chemins de fer qui ont comparu aujourd'hui aient affirmé que selon eux, l'exigence de dévoiler plus de données qui leur est imposée n'est pas réciproque. En d'autres mots, ils affirment que cette exigence ne s'applique pas aux expéditeurs, aux ports ou à d'autres. Comment réagissez-vous? Les expéditeurs que vous représentez devraient-ils fournir plus de données?

Having said that, in that context would you also comment on the fact that one of the problems with getting more granularity is that we have two major railroads? If one gives granularity, the other knows exactly whose information it is and they run into a competitiveness problem.

J'aimerais également obtenir votre point de vue sur la situation suivante : nous savons que l'obstacle principal à l'obtention de plus de données est le fait qu'il n'y ait que deux grandes compagnies de chemins de fer. Si l'une d'elles dévoile des informations, l'autre saura parfaitement d'où provient l'information. Cela cause donc des problèmes sur le plan de la concurrence.

Would you say that's an issue, and what would you say about shippers having to give more public information to match the kind of data being provided by the trains?

Diriez-vous qu'il s'agit d'un problème? Croyez-vous que les expéditeurs devraient fournir plus d'informations au public pour refléter les données qui sont fournies par les compagnies de chemins de fer?

Mr. Montpetit: That's a fair question. As far as data and information are concerned, and as far as the railway goes in providing more data, it's already being done in the U.S. Quite a bit of data and information are available in the U.S. Yes, there are six or seven major railways down there and just a couple here; but geographically there are only a few railways proportionate to the companies in the U.S., so I find that a non-issue.

In terms of shippers providing more data and information,a lot of the shippers in different sectors have and do provide some of that information when dealing the railway. There is a lot of ongoing communication back and forth when they're dealing with railway operations people on a daily basis.

It's not like information is not going back and forth. They have no choice. They rely so much on the railway that they're very transparent with the information they provide the railway because otherwise they're not going to get their products shipped.

It's a bit misleading to say no one else is providing anything and only the railways are. The issue is that there are only two railways and thousands of shippers. It would be very difficult to provide data for thousands of shippers. They are already communicating with the railways on an ongoing basis daily. If they don't get things moving, they're basically hog-tied.

The Chair: They have to explicitly explain what they want moved, or else they can't get it moved, right?

Mr. Montpetit: Absolutely, correct. If you have been on the shippers' side, they absolutely do and they have to. There are daily conversations on this. The whole black hole is what's going on.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Mr. Montpetit, Ms. Des Chênes, thank you very much for your informative presentations. Railways are essential to the Canadian economy. Mr. Montpetit, you have shown that the mismanagement of railways could jeopardize the very existence of certain companies. I do not believe that the bill referred to us will be able to modernize the relationships between shippers and service providers.

I asked the question earlier on to a service provider. In his opinion, things are getting better, but service providers are strongly resisting greater transparency in managing what we call the "logbook," among other things.

M. Montpetit : C'est une bonne question. S'agissant des données et des renseignements, aux États-Unis, les compagnies de chemins de fer doivent déjà fournir plus de renseignements. Aux États-Unis, bon nombre de données et de renseignements sont disponibles. Cela étant dit, il y a six ou sept grandes compagnies de chemins de fer là-bas alors qu'il n'y en a que quelques-unes ici. Néanmoins, du point de vue géographique, il n'y a que quelques compagnies de chemins de fer de taille proportionnelle aux sociétés américaines donc, selon moi, ce n'est pas un problème.

Maintenant, en ce qui a trait aux renseignements que devraient fournir les expéditeurs, nous constatons que les expéditeurs de différents secteurs fournissent déjà les renseignements demandés aux sociétés de chemins de fer. Les expéditeurs communiquent constamment avec les opérateurs et compagnies de chemins de fer, et ce, au quotidien.

Il est donc faux d'affirmer que l'information n'est pas partagée. En fait, les expéditeurs n'ont pas le choix. Ils dépendent tellement des sociétés de chemins de fer qu'ils n'ont pas le choix d'être transparents et d'offrir toute l'information demandée par celles-ci, sinon leurs produits ne seront tout simplement pas expédiés.

Il est un peu trompeur d'affirmer que les autres ne fournissent pas de renseignements et que seules les compagnies ferroviaires le font. Il y a seulement deux compagnies et des milliers d'expéditeurs, voilà le problème. Il serait très difficile de fournir des données pour des milliers d'expéditeurs. Ceux-ci communiquent déjà avec les compagnies quotidiennement. S'ils ne font pas le nécessaire pour expédier, ils se retrouvent coincés.

Le président : Ils doivent expliquer précisément ce qu'ils veulent expédier, sinon ils ne peuvent pas expédier, n'est-ce pas?

M. Montpetit : Absolument, c'est exact. Si on se met à la place des expéditeurs, ils doivent absolument fournir ces renseignements. Ils en discutent tous les jours, mais il existe en pratique un trou noir.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Montpetit, madame Des Chênes, merci beaucoup pour vos présentations instructives. Le chemin de fer est essentiel à l'économie canadienne. Monsieur Montpetit, vous avez montré que la mauvaise gestion des chemins de fer peut mettre en péril l'existence même de certaines entreprises. Je pense que le projet de loi dont nous saisis n'est pas à la hauteur pour moderniser les rapports entre les expéditeurs et les fournisseurs de services.

J'ai posé la question tantôt à un fournisseur de services. Selon lui, les choses s'améliorent, mais il y a une espèce de mur de résistance chez les fournisseurs de services en ce qui concerne, entre autres, une plus grande transparence dans la gestion de ce qu'on appelle leur « journal de bord ».

As Senator Mitchell stated, this bill will provide for some openness, but not full openness. It will be fairly discriminatory, since it will be not only be up to the minister's office or a senior manager's office to decide who is eligible to receive information or not.

Should this bill not make all carrier information available as long as it does not hurt competition or business relations between companies and carriers? With regard to shippers, should this information not be as transparent as possible? The same is true for the Canadian economy. I don't understand this resistance.

Ms. Des Chênes: For our part, yes, we would like there to be more transparency. We understand that competition must not be hurt, but CN and CP operate in the United States where there are regulations on transparency.

This information would be very important for capacity planning and to know where our cars are. These cars belong to our companies and we often do not have access to them because they are elsewhere. These are specific cars, as they contain chemicals. We need them for transportation.

Greater transparency would not only help us plan, but would also help with arbitration, as Mr. Montpetit as mentioned. We need that information then. When it is only the companies that have that information, it does not help us negotiate commercialization programs.

[*English*]

Mr. Montpetit: I agree totally. In the U.S., and I hope I get the number right, they report on 23 different commodity groups. That would be a great start for us here.

To your point on understanding service and going into arbitration cases, the more information we can have, the better. Of course, there are always limits to what you can provide. Let's be realistic here. Of course, I want all the information.

Let's be honest. Realistically speaking, we need to do more than what we're doing now. The U.S. is at least a good starting benchmark for where we can begin and then an evaluater from there. We need that. It would be very helpful to get better transparency on what the overall network looks like.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Are you both saying that the same companies that operate in Canada and the United States are less transparent here than they are across the border?

Le projet de loi, comme l'a dit le sénateur Mitchell, permettra une certaine ouverture, mais ne donnera pas une pleine ouverture. Ce sera relativement discriminatoire, parce que ce ne sera pas seulement le bureau du ministre ou d'un cadre supérieur qui décidera ce qui est admissible ou non à de l'information.

Ce projet de loi ne devrait-il pas rendre disponible toute l'information des transporteurs, dans la mesure où cette information ne nuit pas à la concurrence ou aux relations d'affaires entre les entreprises et les transporteurs? En ce qui concerne les expéditeurs, cette information ne devrait-elle pas être la plus transparente possible? Il en va de même pour l'économie canadienne. Je ne comprends pas cette résistance.

Mme Des Chênes : De notre côté, oui, nous aimerions avoir plus de transparence. Nous comprenons qu'il est nécessaire de ne pas nuire à la compétitivité, mais le CN et le CP fonctionnent aux États-Unis, où il y a des règlements de transparence.

C'est de l'information qui serait très importante pour la planification de nos capacités et pour savoir où se trouvent nos wagons. Ces wagons demeurent la propriété de nos compagnies et, souvent, nous n'y avons pas accès, parce qu'ils sont ailleurs. Ce sont des wagons assez spécifiques, parce qu'ils contiennent des produits chimiques. Nous en avons besoin pour le transport.

Une plus grande transparence nous aiderait non seulement pour les questions de planification, mais aussi au chapitre de l'arbitrage, comme l'a mentionné M. Montpetit. Il faut avoir l'information à ce moment-là. Quand les compagnies sont les seules à avoir cette information, cela ne nous aide pas à négocier des programmes de commercialisation.

[*Traduction*]

M. Montpetit : Je suis tout à fait d'accord. Aux États-Unis — j'espère ne pas me tromper —, on fait rapport pour 23 groupes de produits différents. Ce serait un bon point de départ pour nous, ici.

Vous avez soulevé la compréhension du service et les cas d'arbitrage : plus on disposera de renseignements, mieux ce sera. Bien sûr, il y aura toujours des limites à ce qu'on peut fournir. Soyons réalistes. Bien sûr, je voudrais toute l'information.

Soyons honnêtes. En réalité, il faut faire plus par rapport à la situation actuelle. Les États-Unis nous donnent au moins un bon point de référence pour commencer et réexaminer les choses plus tard. Voilà ce dont nous avons besoin. Une plus grande transparence serait très utile pour comprendre ce qui circule dans l'ensemble du réseau.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Êtes-vous tous les deux en train de me dire que les mêmes compagnies qui font affaire au Canada et aux États-Unis sont moins transparentes chez nous qu'elles ne le sont aux États-Unis?

Ms. Des Chênes: Yes.

[*English*]

Mr. Montpetit: Correct.

Senator Mitchell: That is because there are more rail lines in the U.S. You can't tell who is giving what information.

My question is to follow on your presentation, Ms. Des Chênes. I think you said that new LHI provisions are useful to your industry, in particular, because you have so many captive shippers.

Ms. Des Chênes: We have a lot of captive shippers, yes, but it depends on the region of the country. We have clusters of members across the country in B.C., Alberta, Ontario and Quebec. Certainly not in all cases would LHI work, but it would be an improvement for us.

Senator Mitchell: Mr. Ballantyne, I think you were referring to the problem of containers in the context of having capacity to transport. This bill will make it possible for non-CETA defined shipping companies and non-Canadian shipping companies to reallocate their shipping containers within Canada using things other than their own ships, which is very restrictive. Is that right?

Mr. Ballantyne: Well, no. The Coasting Trade Act has a provision in it that essentially requires Canadian flagged ships to move goods between Canadian ports. It's similar to the famous U.S. Jones Act.

Bill C-49 is proposing that the shipping lines that own containers can move the empty containers, for example, let's say between the Port of Halifax and the Port of Montreal. As long as it's a non-revenue move of the empty container, they can do it in foreign flagged ships.

While the CETA agreement is limited to essentially European flagged ships, Bill C-49 opens it up to the whole world. We think that's a good idea. We think that is certainly an appropriate thing to do.

The Chair: Thank you, colleagues, and thank you, witnesses, for appearing today. It's much appreciated.

Senators, tomorrow we will have the Forest Products Association of Canada, the Mining Association of Canada, Teck Resources Limited, Fertilizer Canada, Canadian Pacific, Canpotex Limited and Engineers Canada.

Mme Des Chênes : Oui.

[*Traduction*]

M. Montpetit : C'est exact.

Le sénateur Mitchell : C'est parce qu'il y a plus de chemins de fer aux États-Unis. Impossible de dire qui fournit quels renseignements.

Je veux revenir sur votre exposé, madame Des Chênes. Je crois comprendre que les nouvelles dispositions sur les interconnexions de longue distance sont utiles pour votre secteur, en particulier parce que beaucoup de vos expéditeurs sont captifs.

Mme Des Chênes : Beaucoup de nos expéditeurs sont captifs, effectivement, mais cela dépend de la région. Nous avons des grappes de membres partout au pays : en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario et au Québec. Ces dispositions ne s'appliqueraient pas dans tous les cas, mais elles représenteraient pour nous une amélioration.

Le sénateur Mitchell : Monsieur Ballantyne, je crois que vous avez fait allusion au problème de conteneurs par rapport à la capacité de transport. Compte tenu de ce projet de loi, les compagnies de transport non définies dans l'AECG et les compagnies étrangères pourront réattribuer leurs conteneurs au Canada en utilisant des moyens autres que leurs propres navires, mesure très restrictive. Est-ce exact?

M. Ballantyne : Non. La Loi sur le cabotage contient une disposition qui exige que les navires battant pavillon canadien transfèrent les marchandises entre les ports canadiens, mesure semblable à la très connue loi Jones des États-Unis.

Le projet de loi C-49 propose que les compagnies maritimes propriétaires de conteneurs puissent transférer les conteneurs vides, par exemple, entre le port de Halifax et celui de Montréal. Pour autant que le transfert du conteneur vide ne génère pas de revenus, les navires étrangers peuvent le faire.

Bien que l'AECG touche essentiellement les navires européens, le projet de loi C-49 ouvre la possibilité au monde entier. Nous estimons qu'il s'agit d'une bonne idée et qu'elle est certainement appropriée.

Le président : Merci, chers collègues, et merci aux témoins d'avoir été avec nous aujourd'hui. Nous vous en savons gré.

Sénateurs, demain, nous allons entendre l'Association des produits forestiers du Canada, l'Association minière du Canada, Teck Resources Limited, Fertilisants Canada, Canadien Pacifique, Canpotex Limited et Ingénieurs Canada.

Also make time tomorrow for a short in camera meeting after the witnesses are done for 10 or 15 minutes maximum, and then we should be out of here. It will be an important meeting. We're going to discuss our way forward. That would be good.

(The committee adjourned.)

De plus, veuillez prévoir une courte séance à huis clos de 10 à 15 minutes maximum après la comparution des témoins demain; ensuite, nous pourrons partir. Ce sera une réunion importante. Nous allons discuter des travaux futurs du comité. Ce sera positif.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts, met this day at 6:45 p.m. to give consideration to the bill; and in camera, for the consideration of a draft agenda (future business).

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. This evening, the committee is examining Bill C-49, the Transportation Modernization Act.

We have two panels of witnesses tonight. For this first panel, I would like to welcome, from the Forest Products Association of Canada, Joel Neuheimer, Vice President, International Trade, Transportation, and Corporate Secretary; from the Mining Association of Canada, Brendan Marshall, Vice President, Economic and Northern Affairs; from Teck Resources Limited, Brad Johnston, General Manager, Logistics; and from Fertilizer Canada, Clyde Graham, Senior Vice President and Ian MacKay, Legal Counsel. Thank you for being here.

Mr. Neuheimer, I invite you to make your presentation, to be followed by Mr. Marshall, Mr. Johnston and Mr. Graham.

You have already talked to the clerk about timing, so the floor is yours.

Joel Neuheimer, Vice President, International Trade, Transportation, and Corporate Secretary, Forest Products Association of Canada: In the interest of staying on time, I will move right to page three of my written remarks, with which I believe you have been provided ahead of time. I will start with the heading, "Amendments Needed that are consistent with the Spirit of the Bill."

While FPAC has concerns with respect to a number of the other measures contained in Bill C-49, including the definitions of "adequate," "suitable" and "long-haul interswitching," my focus today will be on two key areas where minor adjustments would greatly advance the objective of promoting a more competitive, balanced and efficient transportation system.

Point number one is on railway data. Bill C-49 lays the foundation for a more transparent transportation system by enabling a more robust set of rail data to be collected and made

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 7 février 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier le projet de loi, puis à huis clos, pour étudier un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Le sénateur David Tkachuk (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Je déclare la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Ce soir, le comité étudie le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Nous accueillons deux groupes de témoins ce soir. Pour ce qui est du premier groupe, je tiens à souhaiter la bienvenue à Joel Neuheimer, vice-président, Commerce international et transports, et secrétaire de l'Association des produits forestiers du Canada, à Brendan Marshall, vice-président, Affaires économiques et du Nord de l'Association minière du Canada, à Brad Johnston, directeur général, Logistique, de Teck Resources Limited, et à Clyde Graham, vice-président principal, et Ian MacKay, conseiller juridique, de Fertilisants Canada. Merci d'être là.

Monsieur Neuheimer, veuillez présenter votre déclaration. Nous poursuivrons ensuite par M. Marshall, M. Johnston et M. Graham.

Vous avez déjà parlé au greffier pour ce qui est des délais, alors je vous cède la parole.

Joel Neuheimer, vice-président, Commerce international et transports, et secrétaire de l'association, Association des produits forestiers du Canada : Afin de respecter le temps qui m'est imparti, je vais passer tout de suite à la troisième page de mon mémoire, qui, si je ne m'abuse, vous a été fourni d'avance. Je vais commencer à la rubrique « Amendements nécessaires, conformes à l'esprit du projet de loi ».

L'APFC est préoccupée par un certain nombre d'autres mesures proposées dans le projet de loi C-49, notamment par la définition d'« adéquat et approprié » et l'interconnexion de longue distance, mais je me concentrerai aujourd'hui sur deux aspects importants où des rajustements mineurs feraient grandement progresser l'objectif de promouvoir un système de transport plus concurrentiel, équilibré et efficace.

Le premier point concerne les données ferroviaires. Le projet de loi C-49 jette les bases d'un système de transport plus transparent en permettant la collecte d'un ensemble de données

available to stakeholders. With respect to financial data, the bill would provide the Canadian Transportation Agency with access to information directly relevant to long-haul interswitching contained in the bill. However, it stops short of improving the information available in the context of other remedies contained in the act.

plus robuste sur le transport ferroviaire, données qui seraient à la disposition des intervenants. Pour ce qui est des données financières, le projet fournirait à l'Office des transports du Canada un accès à l'information liée directement à l'interconnexion de longue distance prévue dans le projet de loi. Cependant, le projet de loi ne va pas jusqu'à améliorer l'information accessible dans le contexte d'autres recours inclus dans la loi.

Specifically, final offer arbitration, or the mechanism known as FOA, is a process intended to foster commercial resolution by its high risk either/or nature. The lack of available data and technical expertise relating to railway costing exacerbates the imbalance between the parties. While the rail carrier knows its own costs to move the traffic, the shipper and the arbitrator do not. Railways have used this imbalance to shift risk inherent in FOA on to the shipper.

Plus précisément, l'arbitrage des propositions finales, le mécanisme qu'on appelle APF, est un processus conçu pour favoriser la résolution de conflits commerciaux, de par son risque élevé ou sa nature. Le manque de données et d'expertise technique disponibles concernant les coûts des chemins de fer exacerbe le déséquilibre entre les parties. Alors que le transporteur ferroviaire connaît ses propres coûts pour transporter des marchandises, l'expéditeur et l'arbitre ne les connaissent pas. Les compagnies de chemin de fer utilisent ce déséquilibre pour faire passer le risque inhérent à l'APF à l'expéditeur.

The agency has for many decades possessed both the expertise and the resources to determine the cost to the railway of moving the traffic at issue in an FOA. Mandating an agency costing that can be made available to both parties to an FOA would make the FOA process more efficient and fair.

Depuis des décennies, l'office a l'expertise et les ressources qu'il faut pour déterminer le coût pour la compagnie de chemin de fer du transport des marchandises en question dans le cadre d'un APF. Le fait d'imposer l'établissement de ce coût par l'office, dont le résultat serait accessible aux deux parties à l'arbitrage, rendrait le processus plus efficace et plus juste.

We are accordingly recommending the addition of recommendation number one as outlined in the annex to this submission.

Par conséquent, nous recommandons l'ajout de la recommandation n° 1 énoncée en annexe de notre mémoire.

Point number two is on agency investigative powers. Currently, the agency can only act in response to a formal complaint. This is problematic since the fear of retaliation discourages shippers from initiating a complaint process. When a shipper does file a complaint, the agency is limited to addressing that particular shipper's issues.

Le deuxième point concerne le pouvoir d'enquête de l'office. Actuellement, l'office ne peut agir qu'en cas de plainte officielle. Cette situation est problématique, car la crainte de représailles décourage les expéditeurs d'entreprendre le processus de plainte, et lorsqu'un expéditeur dépose une plainte, le mandat de l'office se limite à régler ses problèmes précis.

We are accordingly recommending the addition of recommendation number two as outlined in the annex to this submission.

Par conséquent, nous proposons l'ajout de la recommandation n° 2 énoncée en annexe de notre mémoire.

Perhaps I could quickly read part of recommendation number two at the bottom of page 5 of our submission. It is to modify the act as follows:

> The Agency may of its own motion inquire into, hear and determine any matter or thing that under this Act it may inquire into, hear and determine.
>
> This change is necessary to allow the Agency to respond in a more timely fashion in matters within its existing mandate.

Si vous me le permettez, je vais lire rapidement une partie de la recommandation numéro 2 qui se trouve au bas de la page 5 du mémoire. L'objectif est de modifier la loi comme suit :

> L'Office peut, de sa propre initiative, enquêter, entendre des témoignages et se prononcer sur toute question ou tout objet pour lequel il peut, en vertu de la présente loi, enquêter, entendre des témoignages et se prononcer.
>
> Ce changement est nécessaire pour permettre à l'office de réagir de façon plus opportune en ce qui a trait aux dossiers qui relèvent de son mandat actuel.

Over 600 forest-dependent communities need a more reliable transportation system. FPAC members take great interest in transportation issues because they account for up to one-third of their input costs. The availability of an efficient, reliable and cost-competitive transportation system is essential for future investment in our sector and to support the families that rely on our industry for their livelihoods across Canada.

Plus de 600 collectivités qui dépendent de l'industrie forestière ont besoin d'un système de transport plus fiable. Les membres de l'APFC s'intéressent grandement aux questions de transport parce qu'elles représentent jusqu'au tiers du coût de leurs intrants. La disponibilité d'un système de transport efficace, fiable et concurrentiel est essentielle pour les investissements futurs dans notre secteur, ainsi que pour soutenir les familles qui comptent sur notre industrie pour subvenir à leurs besoins dans tout le Canada.

For the 230,000 Canadiansdirectly employed by the forest sector across Canada, a more competitive freight transportation system as outlined here will ensure increased access to the rail system, more reliable service throughout the supply chain, more competitive rates, and a more competitive supply chain.

Pour les 230 000 Canadiens que le secteur forestier emploie directement partout au pays, un système plus concurrentiel de transport des marchandises tel que celui qui est décrit ici assurera un accès accru au système ferroviaire, un service plus fiable dans toute la chaîne d'approvisionnement, des tarifs plus concurrentiels et une chaîne d'approvisionnement plus compétitive.

I would be happy to answer any questions you might have on our position on this bill. Thank you very much for your time this evening.

Je serai heureux de répondre aux questions que vous pourriez avoir sur notre position au sujet du projet de loi. Merci beaucoup de votre attention, ce soir.

Brendan Marshall, Vice President, Economic and Northern Affairs, Mining Association of Canada: Canadian mining is an exhibit stalwart, contributing $57 billion to national GDP. The mining sector is also a top employer, with more than 400,000 people working directly and a 196,000 working indirectly for our industry. Proportionally, we are the largest private sector employer of Indigenous Canadians and a major supporter of Indigenous businesses. Thus, we're a powerful partner in Indigenous economic reconciliation.

Brendan Marshall, vice-président, Affaires économiques et du Nord, Association minière du Canada : Véritable pilier économique, l'industrie minière canadienne a contribué à notre PIB national à hauteur de 57 milliards de dollars. Elle est également un employeur de premier plan, qui crée plus de 400 000 emplois directs et 196 000 emplois indirects. Toutes proportions gardées, nous sommes l'industrie qui emploie le plus grand nombre d'Autochtones canadiens dans le secteur privé et nous sommes aussi une des industries qui soutient le plus les entreprises autochtones. Par conséquent, nous sommes un partenaire de taille dans la réconciliation économique avec les Autochtones.

If railways are the arteries of our trading nation, then the mining industry is the lifeblood upon which they depend. Accounting for 20 per cent or one-fifth of the value of Canadian exports and over half of the total rail freight revenue generated each year, the mining industry is the single largest customer group of Canada's railways.

Si les chemins de fer sont les artères de notre pays, alors l'industrie minière est l'oxygène dont ils dépendent. Principal client des transporteurs ferroviaires du Canada, le secteur minier compte pour 20 p. 100, ou un cinquième, de la valeur totale des exportations canadiennes et pour 50 p. 100 des revenus annuels du transport ferroviaire des marchandises.

Despite this, we are continually facing an unlevel playing field in the rail freight market which manifests as significant and perennial service failures. The reason is that the Canada Transportation Act is an imperfect surrogate for competition in a monopoly marketplace. Many shippers are captive to one railway and beholden to railway market power as a result.

Pourtant, nous sommes aux prises avec des inégalités constantes au sein du marché du transport ferroviaire, qui entraîne d'importantes et perpétuelles défaillances de service, et ce, parce que la Loi sur les transports au Canada est un substitut imparfait à la concurrence dans un marché monopolistique. De nombreux expéditeurs sont captifs d'une société ferroviaire, et, par le fait même, soumis à la puissance du marché des compagnies de chemin de fer.

It's crucial to get Bill C-49 right on this third legislative attempt in four years.

Il faut donc s'assurer que, grâce au projet de loi C-49, la troisième mesure législative en quatre ans, on vise enfin dans le mille.

I would like to address two key issues in order of priority. The first is data transparency. Enhancing railway data transparency is not only consistent with the government's commitment to data transparency and evidence-based policy but also critical to improving the functionality of the rail freight market. Robust disclosure would inform policy-making, improve railway-shipper relations, and avoid unnecessary and costly disputes. All parties having a clear picture of respective capacity and limitations would better compel them to achieve optimal and workable outcomes.

While Bill C-49 proposes positive measures to address the service level data deficiencies, MAC is concerned that, as written, certain transparency provisions will not lead to meaningful data on supply chain performance. Of specific concern is the requirement in subsection 77(2), a measure that would align the Canadian and U.S. systems.

Our concern is that the U.S. model is based on internal railway data that is only partially reported. It doesn't represent shipments accurately or completely. Further, the U.S. model was created decades ago when large scale data storage and transmission were not technologically possible. With the data storage capabilities that exist today, there is no rationale for such a restriction in either the waybill system or LHI outlined in section 76 or for system performance outlined in section 77.

To ensure the appropriate level of data granularity and to ensure the proposed reflects Canada's unique rail freight context, MAC recommends an amendment that would require all waybills to be provided by the railways rather than the limited reporting currently outlined.

On shipper right to an agency costing determination, while MAC is supportive of Bill C-49 improvements to costing data collection and processing by the agency, we raise one minor but important consideration related to final offer arbitration. Currently, arbitrators request an agency costing determination only when the two parties to the arbitration agree to make the request. However, railway companies habitually decline to cooperate with shippers for this request, thus limiting the ability of the parties involved to be equally informed.

J'aimerais maintenant aborder deux enjeux principaux par ordre de priorité. Le premier, c'est la transparence des données. Le renforcement de la transparence des données des sociétés ferroviaires est non seulement conforme à l'engagement du gouvernement envers la transparence des données et les politiques fondées sur des données probantes, mais aussi essentiel à l'amélioration de la fonctionnalité du marché du transport ferroviaire. Une divulgation des données robuste permettrait d'appuyer le processus décisionnel, d'améliorer la relation entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs et d'éviter les conflits inutiles et coûteux. Toutes les parties qui connaissent précisément leurs capacités et leurs limites ont intérêt à s'en servir pour obtenir des résultats exploitables et optimaux.

Bien que le projet de loi C-49 propose des mesures positives pour pallier les lacunes en matière de données sur les niveaux de service, l'AMC craint que, dans leur version actuelle, certaines dispositions relatives à la transparence ne permettent pas d'obtenir des données significatives sur le rendement de la chaîne d'approvisionnement. Une des préoccupations précises est l'exigence prévue au paragraphe 77(2), une mesure qui permettrait d'assurer la conformité des systèmes canadien et américain.

Notre inquiétude porte sur le fait que le modèle américain est fondé sur les données internes relatives aux compagnies de chemin de fer, qui ne sont que partiellement divulguées. Elles ne dressent donc pas un portrait complet et exact des expéditions. De plus, le modèle américain a été élaboré il y a plusieurs décennies, lorsque la technologie ne permettait pas de stocker et de transmettre des données à grande échelle. Avec les capacités de stockage actuelles, une telle restriction n'a pas lieu d'être, que ce soit pour le système des feuilles de route ou l'interconnexion de longue distance énoncé à l'article 76 ou celui sur le rendement décrit à l'article 77.

Afin de maintenir le niveau approprié de précision des données et de veiller à ce que la proposition reflète le contexte unique du marché canadien du transport ferroviaire, l'AMC recommande une modification, laquelle exigerait que les compagnies de chemin de fer fournissent toutes les feuilles de route plutôt que le rapport limité actuellement décrit.

Pour ce qui est du droit de l'expéditeur de déposer une demande de calcul des frais auprès de l'office, même si l'AMC appuie les améliorations proposées dans le projet de loi C-49 quant à la collecte et au traitement des données liées à l'établissement des coûts par l'office, nous avons une préoccupation mineure, mais importante, à l'égard du modèle de demande d'arbitrage des propositions finales. Actuellement, les arbitres peuvent déposer une demande de calcul des frais auprès de l'office seulement avec le consentement des deux parties à l'arbitrage. Toutefois, les sociétés ferroviaires refusent habituellement de collaborer avec les expéditeurs dans le cadre

We know of no legitimate rationale for a railway to decline an agency costing determination under FOA other than to deliberately frustrate the process. To ensure that the right level of transparency and accessibility is struck so that remedies under the act are meaningful and usable, MAC recommends that shippers be granted the right to an agency costing determination.

On level of service obligations, in subsection 116(1.2) Bill C-49 would require the agency to determine whether a railway company is fulfilling its service obligations by taking into account the railway company's and the shipper's operational requirements and restrictions. Identical language is also proposed to govern how an arbitrator oversees level of service arbitrations.

MAC members are concerned that the proposed language for determining whether a railway has fulfilled its service obligations does not reflect the reality of Canada's monopolistic rail freight market. The quality of service that a railway company offers is influenced by how it allocates its resources.

These decisions include purchasing assets such as locomotives, staffing, crews and construction. As those restrictions are determined solely by the rail carrier, their consideration in fulfillment of service obligations leaves the shipper structurally disadvantaged. The goal of the agency should be facilitating the correct decision based on the facts, not a balanced decision between the parties.

To address this challenge, MAC recommends either striking out this requirement or making the restrictions themselves subject to a separate review.

To conclude, the amendments we are seeking are modest and highly consistent with the proposed legislative package. They continue to allow the railways to be profitable, to have operational flexibility and to be material enough to make a critical difference if not taken into account.

Thank you for your time. I would be pleased to answer any questions that you may have.

Brad Johnston, General Manager, Logistics, Teck Resources Limited: For those of you who are not aware, Teck is a diversified resource company that employs 8,000 people across the country. Teck is Canada's single largest rail user, with nearly $9 billion in exports to Asia and other markets in 2017.

d'une telle demande, ce qui empêche les parties concernées d'être toutes aussi bien informées.

À notre connaissance, aucune raison légitime, autre que la volonté délibérée d'entraver le processus, ne pourrait justifier qu'une compagnie de chemin de fer refuse une demande de calcul des frais par l'office dans le cadre d'un arbitrage des propositions finales. Afin de maintenir les niveaux appropriés de transparence et d'accessibilité de manière à ce que les recours aux termes de la loi soient significatifs et utiles, l'AMC recommande d'accorder le droit aux expéditeurs de déposer une demande de calcul de frais auprès de l'office.

En ce qui concerne les obligations relatives aux niveaux de service, il faudrait que le paragraphe 116(1.2) du projet de loi C-49 exige de l'office qu'il détermine si une compagnie de chemin de fer s'acquitte de ses obligations en tenant compte des exigences et des restrictions de l'exploitation de celle-ci et de l'expéditeur. Le même libellé est également proposé pour régir la manière dont l'arbitre supervise le processus d'arbitrage relatif aux niveaux de service.

Les membres de l'AMC s'inquiètent du fait que le libellé proposé au sujet de la façon dont une compagnie de chemin de fer s'acquitte de ses obligations ne reflète pas la réalité du marché du transport ferroviaire monopolistique du Canada. La qualité du service d'une compagnie de chemin de fer dépend de sa façon d'affecter ses ressources.

Ces décisions incluent l'achat d'actifs, comme des locomotives, la dotation en personnel, les équipes, et la construction. Comme ces restrictions sont déterminées exclusivement par le transporteur ferroviaire, la prise en compte de ses obligations en matière de service défavorise l'expéditeur sur le plan structurel. L'objectif de l'office devrait être de faciliter la prise des bonnes décisions à la lumière des faits, et non pas une décision équilibrée pour toutes les parties.

Pour relever ce défi, l'AMC recommande soit de supprimer cette disposition, soit d'assujettir les restrictions à un examen distinct.

En conclusion, les modifications que nous vous soumettons sont légères et conformes à l'ensemble des lois proposées. Elles continueront d'assurer la rentabilité et la souplesse opérationnelle des compagnies de chemin de fer, mais elles sont toutefois assez importantes pour que cela change la donne si on n'en tient pas compte.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé et je serai heureux de répondre à vos questions.

Brad Johnston, directeur général, Logistique, Teck Resources Limited : Pour ceux d'entre vous qui ne le savent pas, Teck est une entreprise canadienne de ressources diversifiée qui emploie 8 000 personnes partout au pays. Au Canada, Teck est le principal utilisateur de voies ferrées. Nous avons enregistré

That is why it is important to Teck that Bill C-49 enables a transparent, fair and safe rail freight regime that meets the needs of all users.

l'an dernier des exportations de près de 9 milliards de dollars en Asie et dans d'autres marchés. C'est pourquoi il est si important pour nous que le projet de loi mène à un service ferroviaire de transport des marchandises transparent, juste et sûr qui répond aux besoins de tous les utilisateurs.

Throughout the consultation process for developing this bill, Teck has advanced balanced solutions to address the significant rail service issues that our sector continues to experience. To put this in perspective, Teck's experience is that direct costs attributable to rail service failures have been as high as $200 million over various periods in the past decade. These are added failures and costs that our global competitors simply do not face.

Durant le processus de consultations lié à l'élaboration du projet de loi, Teck a proposé des solutions équilibrées pour résoudre les problèmes majeurs que notre secteur continue de rencontrer dans le secteur du service ferroviaire. Afin de mettre les choses en perspective, d'après l'expérience de Teck, les coûts directs attribuables aux interruptions du service ferroviaire ont pu représenter jusqu'à 200 millions de dollars au cours de diverses périodes des 10 dernières années. Il s'agit là de défaillances et de coûts supplémentaires auxquels nos concurrents internationaux ne sont tout simplement pas confrontés.

To address these failures, Teck's recommended solutions have included the following: the need for a meaningful, granular and accessible rail freight data regime; the definition of adequate and suitable service that acknowledges the unique monopoly context in which we operate; and allowing for real competition in Canada's rail freight market by extending running rights to all persons including shippers.

Pour éliminer ces problèmes, Teck recommande entre autres les solutions suivantes : le besoin de disposer d'une base de données ferroviaires concrète, détaillée et accessible, le besoin de trouver une définition de services « adéquats et convenables », qui reconnaît le contexte particulier du monopole dans lequel nous travaillons et le besoin de favoriser une concurrence réelle dans le service ferroviaire de transport des marchandises au Canada, en permettant à « toute personne » d'exercer le droit de passage, y compris les expéditeurs.

While disappointed that the introduction of competition is not addressed in the bill, we are strongly encouraged by the vision that Bill C-49 represents. It is our view, however, that to fully realize the bill's intent some minor adjustments are required.

Même si nous sommes déçus que l'introduction d'une concurrence ne soit pas prévue dans le projet de loi, nous sommes très encouragés par la vision que représente le projet de loi C-49. Selon nous, cependant, pour vraiment concrétiser totalement l'intention du projet de loi, certains rajustements mineurs sont requis.

Regarding the ability of the agency to collect and process railway costing data, Teck believes that the bill will significantly improve the agency's ability to collect and process this data, enabling it to arrive at costing determinations to ensure that the rates shippers pay are fair and justifiable.

En ce qui concerne la capacité de l'office de recueillir et traiter des données sur le calcul des frais ferroviaires, Teck croit que le projet de loi renforcera de façon importante la capacité de l'office de recueillir et de traiter ces données, lui permettant d'en arriver à calculer des coûts de façon à ce que les tarifs facturés aux expéditeurs soient équitables et justes.

This improvement is critical in maintaining the integrity of final offer arbitration as a shipper remedy, which helps shippers to deal with the railway's monopoly and market power. However, we are concerned that the shipper will not have access to that improved costing determination, which then defeats its purpose.

Cette amélioration est primordiale au maintien de l'intégrité de l'arbitrage des propositions finales, qui constituent le recours dont disposent les expéditeurs contre le pouvoir monopolistique des compagnies de chemin de fer sur le marché. Nous craignons cependant que, vu le libellé actuel, les expéditeurs n'aient pas accès à un meilleur calcul des coûts, ce qui rend le recours inutile.

Under the current FOA model it is the practice of an arbitrator to request an agency costing determination only when the railway and shipper agree to that request. However, we have witnessed the railways routinely declining to cooperate with shippers in agreeing to make such request. This is a further exercise of the railways' monopoly power within the arbitration itself, and the legislation ought to bar such behaviour.

Dans le modèle actuel d'APF, les arbitres demandent le calcul des coûts à l'office seulement si la compagnie ferroviaire et l'expéditeur sont d'accord. Toutefois, les compagnies ferroviaires refusent fréquemment de coopérer et de se mettre d'accord avec les expéditeurs pour qu'une telle demande soit présentée. Encore là, les compagnies de chemin de fer exercent

leur monopole dans le cadre du processus d'arbitrage lui-même, et la loi devrait interdire un tel comportement.

For FOA, Teck recommends that shippers be given access to agency costing determinations that are improved by this legislation and asks that Bill C-49 be amended accordingly.

Pour le processus d'APF, Teck recommande que les expéditeurs aient accès au calcul des coûts réalisé par l'office, des calculs améliorés grâce à la loi et demande que le projet de loi C-49 soit modifié en conséquence.

On transparency, in terms of our recommended solution Bill C-49 goes a long way in addressing the service level data deficiencies in our national rail transportation system. However, we are concerned that, as written, certain transparency provisions will not provide intended results.

Pour ce qui est de la transparence et en ce qui concerne la solution que nous recommandons, le projet de loi C-49 corrige de nombreuses lacunes que présentent les données sur les niveaux de service dans le système national de transport ferroviaire. Cependant, nous craignons que, si le libellé reste tel quel, certaines dispositions sur la transparence ne produisent pas les résultats escomptés.

The relied upon U.S. model is flawed and does not provide the level of reliability, granularity or transparency required for the Canadian context. Accordingly, Teck recommends simple and clear amendments to relevant sections of the act to ensure that all data is provided by the railways rather than just a sample set thereof and that the transparency of that data is apparent to all users.

Le modèle américain sur lequel nous nous appuyons comporte des défauts et ne fournit pas le niveau de fiabilité, de détails de transparence requis dans le contexte canadien. Par conséquent, Teck recommande des modifications simples et claires aux articles pertinents de la loi pour que l'on puisse s'assurer que toutes les données sont fournies par les compagnies de chemin de fer plutôt que seulement un échantillon de données et que de telles données soient transparentes pour tous les utilisateurs.

On level of services, we are concerned that the language offered in Bill C-49 for determining whether a railway has fulfilled its service obligations does not reflect the reality of the railway-shipper imbalance. Bill C-49 would require the agency to determine whether a railway company is fulfilling its service obligations by taking into account the railway company and shipper's operational requirements and restrictions.

Pour ce qui est du niveau de service, nous craignons que le libellé du projet de loi C-49 visant à établir si une compagnie de chemin de fer a honoré ses obligations de service ne reflète pas le déséquilibre entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, en raison du déséquilibre entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs. Le projet de loi C-49 exigerait de l'office qu'il détermine si la compagnie de chemin de fer s'acquitte de ses obligations de service en tenant compte des exigences et des restrictions opérationnelles de la compagnie de chemin de fer et de l'expéditeur.

In connection with the service that a railway may offer its customers, the railway decides the assets, labour or infrastructure that it will provide for service, and any of these elements could result in one or more restrictions. As rail carriers determine these restrictions unilaterally, it is not appropriate for them to become a goal post in an agency determination. Teck recommends either to strike out the provision or to make the restrictions themselves subject to review.

En ce qui concerne les services qu'une compagnie de chemin de fer peut offrir à ses clients, c'est elle qui détermine les biens, la main-d'œuvre ou l'infrastructure qu'elle fournira pour assurer la prestation des services, et n'importe lequel de ces éléments pourrait entraîner une ou plusieurs restrictions. Puisque les transporteurs ferroviaires définissent ces restrictions de façon unilatérale, il n'est pas approprié pour eux de devenir un facteur déterminant dans les décisions de l'office. Teck recommande soit de supprimer la disposition, soit de rendre les restrictions elles-mêmes sujettes à un examen.

In conclusion, getting this bill's design right with a few simple amendments is vital to enabling a world class rail freight regime in Canada. Teck believes this is the opportunity to set a new course for the benefit of all Canadians.

En conclusion, il est essentiel d'apporter certaines modifications simples au projet de loi pour que notre régime canadien du transport ferroviaire des marchandises en soit un de classe mondiale. Teck croit qu'on a ici l'occasion de procéder à un changement de direction qui va bénéficier à tous les Canadiens.

Thank you, and I look forward to your questions.

Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Clyde Graham, Senior Vice President, Fertilizer Canada: Fertilizer Canada represents manufacturers and wholesale and retail distributors of potash, nitrogen phosphate, sulphur fertilizer and related products. Put simply, fertilizer is food for plants.

Collectively, our members employ more than 12,000 Canadians and contribute over $12 billion annually to the Canadian economy through advanced manufacturing, mining and distribution facilities nationwide.

Our association includes companies such as Koch Fertilizer Canada, the Mosaic company, Yara Canada, K+S, CF Industries, Sherritt, Orca and a new company that is an amalgamation, Nutrien. Our association is committed to the continued growth of the fertilizer sector through innovative research, programming and advocacy.

Canada is one of the world's leading producers of fertilizer. It is our products that help farmers to produce bountiful, sustainable food in Canada, the United States and in more than 70 countriesworldwide.

We therefore play a central role in Canada's agri-food industry, an innovative industry identified by the Prime Minister's Advisory Council on Economic Growth as a key potential growth area for the Canadian economy.

To meet the demand of the world's farmers who rely heavily on the railway system to move our products along our trade and transportation corridors to U.S., international markets and markets within Canada, we are a proud partner of the Canadian rail system. A reliance on rail is so extensive that our membership comprises one of the largest customer groups by volume for CN and CP.

As key stakeholders, we are encouraged to be working with the government that has demonstrated commitment to modernizing Canada's transport system and capacity. We commend the legislation's objectives regarding freight rail. We are supportive of many of the proposed changes, including those clarifying third party liability, reinforcing rail safety, promoting competitiveness and increasing data transparency.

In an increasingly globalized world, we appreciate the government's recognition that a nuanced approach to freight rail is necessary to meet the needs of the Canadian economy. However, we make the following recommendations,

Clyde Graham, vice-président principal, Fertilisants Canada : Fertilisants Canada représente les fabricants et les distributeurs en gros et au détail d'engrais potassiques, azotés, phosphatés et soufrés ainsi que des produits connexes. Pour dire les choses simplement, les fertilisants sont la nourriture des plantes.

Ensemble, nos membres emploient plus de 12 000 Canadiens dans des installations de pointe de fabrication, d'extraction et de distribution de tout le pays, et leur contribution annuelle à l'économie canadienne s'élève à plus de 12 milliards de dollars par année.

Notre association inclut des entreprises comme Koch Fertilizer Canada, The Mosaic Company, Yara Canada, K+S, CF Industries, Sherritt, Orca et une nouvelle entreprise qui est un regroupement, Nutrien. Notre association est déterminée à favoriser la croissance continue du secteur des fertilisants par des programmes et des travaux de recherche novateurs et des initiatives de sensibilisation.

Le Canada est l'un des premiers producteurs de fertilisants au monde. Nos produits aident les agriculteurs à fournir des aliments en abondance et de manière viable au Canada et aux États-Unis et dans plus de 70 autres pays dans le monde.

Nous jouons donc un rôle fondamental dans l'industrie agroalimentaire canadienne qui, selon le Conseil consultatif en matière de croissance économique du premier ministre, est très novatrice, et est un secteur de croissance potentiel important de l'économie canadienne.

Afin de répondre à la demande des agriculteurs dans le monde entier, nous nous appuyons fortement sur le réseau ferroviaire pour le transport de nos produits le long de nos corridors commerciaux et de transport vers les marchés américains et internationaux et les marchés au sein du Canada. Nous sommes un fier partenaire du système ferroviaire canadien. Notre dépendance envers le système ferroviaire est telle que nos membres sont l'un des plus importants groupes de clients en volume pour le CN et le CP.

En tant qu'intervenants clés, nous sommes encouragés à travailler avec le gouvernement, et ce dernier a montré qu'il avait à coeur de moderniser le réseau de transport canadien et d'améliorer sa capacité. Nous saluons les objectifs du projet de loi en ce qui touche le transport de marchandises et nous appuyons nombre de changements qui ont été proposés, y compris ceux qui apportent des précisions aux questions touchant la responsabilité civile, le renforcement de la sécurité ferroviaire, la promotion de la concurrence et la transparence des données.

Dans le contexte actuel de mondialisation croissante, nous sommes heureux de la reconnaissance par le gouvernement de la nécessité d'adopter une approche nuancée du transport des marchandises pour répondre aux besoins de l'économie

understanding that the freight rail system should evolve to ensure that management of Canadian railways does not impair Canadian jobs, trade or competition.

I would like to begin by discussing the exclusions for long-haul interswitching. Measures proposed in the legislation would exclude certain materials and certain regions from accessing the benefits of long-haul interswitching. This is a serious concern for our members.

Canada has longed adhered to the common carrier principle as a foundation of the rail system and the economy. This principle prevents shipping companies from discriminating against a particular type of good. It is what has kept the Canadian economy in motion despite our vast distances.

Amending the legislation to exclude certain materials and regions from long-haul interswitching will have the negative effect of eroding the common carrier principle, a concerning precedent. As most of our members operate in communities and regions captive to rail, denying access to long-haul interswitching solely based on their location also increases their cost of business.

From a safety perspective, I would also like to draw attention to the measures excluding toxic inhalation hazard material from long-haul interswitching. Our product in question is anhydrous ammonia. It is the key building block of nitrogen fertilizer and is directly applied by many farmers to their fields to grow wheat, canola and other key crops in the Canadian economy. To date, there is no evidence to suggest that this material is not safely and securely transported by rail. Our members take the transportation of anhydrous ammonia very seriously.

In support of that record, I would say that our members use purpose-built rail cars of extremely safe high standards for the handling of our products. Our members invest significantly in the insurance coverage and safety measures necessary to safeguard the transportation of our products.

I want to emphasize that our members already pay significantly higher freight rates to transport anhydrous ammonia, which is considered a dangerous good, in some cases up to 400 per cent higher than for other goods.

canadienne. Cependant, nous formulons les recommandations suivantes, tout en sachant que le réseau de transport de marchandises par train doit évoluer afin d'assurer que les cadres des sociétés ferroviaires canadiennes ne nuisent pas à la qualité des emplois, au commerce et à la saine concurrence au Canada.

J'aimerais commencer par discuter des exclusions pour l'interconnexion de longue distance. Les mesures proposées dans le projet de loi empêcheraient certains produits et certaines régions de bénéficier des avantages de l'interconnexion de longue distance, et cela inquiète beaucoup nos membres.

Le Canada adhère depuis longtemps au principe du transport public comme fondement du système ferroviaire et de notre économie. Ce principe empêche les sociétés de transport de faire de la discrimination à l'encontre de certains types de biens. C'est ce qui a maintenu l'économie canadienne en marche en dépit des distances considérables.

Si l'on modifie la loi pour exclure certains types de biens et certaines régions de l'interconnexion de longue distance, cette mesure aura l'effet négatif d'éroder le principe du transport public, créant un dangereux précédent. Comme la majorité de nos membres exercent leurs activités dans des collectivités et des régions qui dépendent du réseau ferroviaire, si l'accès à l'interconnexion de longue distance leur est refusé simplement pour des raisons de localisation, le prix à payer pour poursuivre leurs activités augmentera d'autant.

En ce qui touche la sécurité, j'aimerais également que vous portiez votre attention sur les mesures visant l'exclusion des produits toxiques par inhalation de l'interconnexion de longue distance. Le produit en question est l'ammoniac anhydre. C'est un élément de base des engrais azotés qui est appliqué directement par de nombreux agriculteurs dans leur champ pour cultiver le blé, le canola et d'autres cultures clés pour l'économie canadienne. À ce jour, aucune preuve ne porte à croire que ce produit ne puisse être transporté par chemin de fer en toute sécurité. Nos membres prennent très au sérieux le transport de l'ammoniac anhydre.

Pour étoffer mon observation, je tiens à préciser que nos membres utilisent des wagons construits précisément pour la manutention en toute sécurité de nos produits. Nos membres investissent beaucoup pour obtenir une couverture d'assurance et prendre les mesures de sécurité nécessaires à la protection du transport de nos produits.

Je tiens à souligner que nos membres paient déjà des tarifs marchandises nettement supérieurs pour le transport de l'ammoniac anhydre, qui est considéré comme une marchandise dangereuse, dans certains cas, jusqu'à 400 p. 100 plus que pour d'autres marchandises.

Our association proactively develops codes of practice and educational resources for our supply chain and for first responders in case of incident to support the safe handling of fertilizer.

Notre association élabore de façon proactive des codes de sécurité et des ressources didactiques pour la chaine d'approvisionnement et pour les premiers intervenants en cas d'incident pour soutenir la manutention sécuritaire des engrais.

Future tragedies such as Lac-Mégantic must never happen again. However, in so doing, it is critical that we approach the transportation of dangerous goods through responsible, evidence-based policy decisions. I reiterate that there are not and have not been any safety reasons to discriminate against the shipment of toxic inhalation material by long-haul interswitching.

À l'avenir, d'autres tragédies comme celle survenue à Lac-Mégantic ne doivent jamais se reproduire. Cependant, ce faisant, il faut adopter une approche sur le transport de marchandises dangereuses axée sur des décisions de principe responsables à l'aide de données probantes. Je tiens à préciser qu'il n'existe aucune raison de sécurité et il n'y en a jamais eu, pour exercer une discrimination au sujet de l'expédition des matières toxiques par inhalation par interconnexion de longue distance.

Our members already pay the premium rates I have described, which compensate the railways for their liability and any additional handling costs. Any long-haul interswitching rates established by the agency will reflect this and adequately compensate the railways.

Nos membres paient déjà les taux élevés que j'ai décrits, qui indemnisent les chemins de fer relativement à leur responsabilité et aux coûts de manutention supplémentaires. Tous les taux d'interconnexion de longue distance établis par l'office reflètent cette réalité et indemnisent adéquatement les compagnies de chemin de fer.

Fertilizer Canada's members are disappointed in the government's decision to sunset extended interswitching up to 160 kilometres. We have found 160-kilometre interswitching has strengthened competition over great distances as Transport Canada has admitted.

Les membres de Fertilisants Canada sont déçus de la décision du gouvernement de mettre un terme à la disposition sur la zone d'interconnexion agrandie dans un rayon de 160 kilomètres. Nous avons constaté que l'interconnexion dans un rayon de 160 kilomètres a permis d'améliorer la concurrence sur de plus longues distances, comme l'a admis Transports Canada.

Since Western Canada's freight rail landscape has not changed in any fundamental way since 160-kilometre interswitching regulations were introduced in 2014, we are disappointed by the government's decision to sunset extended interswitching. The Canadian fertilizer sector is a proud partner of Canada's rail system. Together, we support global competitiveness in the agri-food sector through trade and transportation.

Puisque le contexte du fret ferroviaire dans l'Ouest canadien n'a pas fondamentalement changé depuis l'adoption en 2014 du règlement sur l'interconnexion dans un rayon de 160 kilomètres, nous sommes déçus de la décision du gouvernement de mettre un terme à cette zone d'interconnexion agrandie. Le secteur des engrais canadiens est un fier partenaire du réseau ferroviaire du Canada. Ensemble, nous soutenons la compétitivité à l'échelle mondiale du secteur agroalimentaire grâce au commerce et au transport.

Our $12 billion industry and the 12,000 jobsthat depend on it are parts of a healthy modernized competitive rail system to survive and thrive. Ensuring the products are delivered to farmers safely and securely is of paramount importance to us, and we have a long, proud record of success in that regard.

Notre industrie de 12 milliards de dollars et de 12 000 emplois compte sur un réseau ferroviaire moderne, concurrentiel et en santé pour survivre et prospérer. Il est crucial pour nous de veiller à ce que nos produits soient livrés en toute sécurité aux agriculteurs, et nous sommes très fiers de nos réussites à ce chapitre.

We are very supportive of much of this bill and what it proposes and commend its intentions. However, captive shippers need to benefit from our national railway infrastructure. It's great to see the government act to support them.

Nous appuyons vivement la plupart des propositions présentées dans ce projet de loi et en saluons les intentions. Cependant, les expéditeurs captifs doivent profiter de notre infrastructure ferroviaire à l'échelle nationale. Nous nous réjouissons que le gouvernement les appuie.

We do believe, though, that more can be done, which is why we strongly encourage members of the committee to consider our recommendations. We believe they improve Bill C-49 through a considered, evidence-based policy approach.

Cependant, nous croyons que d'autres efforts s'imposent et nous encourageons donc les membres du comité à tenir compte de nos recommandations. Nous estimons pouvoir améliorer le projet de loi C-49 grâce à l'adoption d'une approche de principe réfléchie et axée sur des données probantes.

Thank you very much, and we will be happy to take questions.

Senator Plett: I think the chair scared you into thinking you were all going to get cut off if you didn't get through your presentations in 30 seconds. It was difficult keeping up with some of what you were reading, especially not having seen the notes beforehand which, of course, is my fault.

I clearly understand or I think I understand the interswitching problem. I am very supportive of the problems there. I will ask my question a little differently tonight.

I would like to hear from all four of you, and I think I know what the answer of Fertilizer Canada will be. In laymen's terms, as opposed to what we have here, if there is one thing that you could change about the bill to improve the bill in 60 seconds or less, what would that be? At the expense of not even having this bill done by June or May, should we make every effort and take that risk by fighting hard for the improvements you want to make to the bill?

Again, I am certainly very supportive of the interswitching. I was very supportive of the sunset clause. We spoke to the minister about it and will again. Could you, in 60 seconds or less, give us your number one priority?

Mr. Neuheimer: Thanks so much for that great question. Mine would be my second recommendation: Give the agency the power to act on its own.

If it was hearing things about the supply chain not functioning the way that we ideally all want it to function as Canadians, they would have the power to look into that.

This is a recommendation that David Emerson made in his review. It was an important recommendation that he made to the government. I don't understand why the government did not agree with his recommendation. We certainly support his recommendation.

The last thing I would add is that this type of power already exists in the U.S. The equivalent of our agency, The Surface Transportation Board of the United States of America already has this capacity to act. Why are we so hesitant to give our agency the same power to act to ensure the supply chain works?

I know there is a fear the agency will suddenly start reinventing policy, but I don't think that will be the case. I think the agency has its role and Transport Canada clearly has its role.

Je vous remercie beaucoup et je serai heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Plett : Je crois que le président vous a fait peur et vous a fait croire qu'on allait vous couper si vous ne terminiez pas vos exposés en 30 secondes. C'était difficile de suivre certaines des choses que vous lisiez, surtout que je n'ai pas consulté les notes avant, ce qui, bien sûr, est de ma faute.

Je comprends très bien ou je crois comprendre le problème de l'interconnexion. Je suis pleinement conscient des problèmes qu'on a là, mais, ce soir, je vais poser ma question un peu différemment.

J'aimerais vous entendre tous les quatre, et je crois savoir quelle sera la réponse de Fertilisants Canada. En termes simples, par opposition à ce que nous avons ici, s'il y avait une chose que vous pourriez modifier dans le projet de loi pour l'améliorer, qu'est-ce que ce serait? Veuillez y répondre en 60 secondes ou moins. Même si cela fait en sorte que le projet de loi ne sera pas prêt en juin ou en mai, devrions-nous faire tout ce qui est en notre pouvoir et courir ce risque en nous battant avec acharnement pour voir à l'adoption des améliorations que vous espérez dans le projet de loi?

Encore une fois, je suis, bien sûr, très favorable à l'interconnexion. J'étais très favorable à la clause de temporarisation. Nous avons parlé au ministre à ce sujet et nous lui parlerons à nouveau. Pouvez-vous, en 60 secondes ou moins, nous dire quelle est votre première priorité?

M. Neuheimer : Merci beaucoup de poser cette excellente question. Dans mon cas, ce serait notre deuxième recommandation : donner à l'office le pouvoir d'agir par lui-même.

Si l'office entendait des choses au sujet de la chaîne d'approvisionnement qui ne fonctionne pas de la façon idéale que les Canadiens souhaitent, il aurait le pouvoir de se pencher sur cette question.

C'est une recommandation que David Emerson a formulée dans son examen. C'était une recommandation importante qu'il a formulée au gouvernement. Je ne sais pas pourquoi le gouvernement n'était pas d'accord avec sa recommandation. Assurément, nous soutenons sa recommandation.

La dernière chose que j'ajouterais, c'est que ce type de pouvoir existe déjà aux États-Unis. L'équivalent de notre office, le Surface Transportation Board of the United States of America, a déjà la capacité d'agir. Pourquoi hésitons-nous autant à donner à notre office le même pouvoir d'agir pour s'assurer que la chaîne d'approvisionnement fonctionne?

Je sais qu'on craint que l'office commence à soudainement réinventer les politiques, mais je ne crois pas que c'est ce qui se produira. Je crois que l'office a son rôle à jouer et que, de toute

Transport Canada sets the policy and the agency makes sure the policy is working the way it's supposed to.

Mr. Johnston: I don't have to hesitate at all. The one thing we would like to change is the right to have a costing determination under FOA.

FOA, or final offer arbitration, for captive shippers such as Teck is the one remedy we have available to us on rate. Speaking plainly, the efforts of the railways to dilute the effectiveness of that remedy is where we're asking for your support.

To answer the second part of your question, our preference would be for you to delay and get that right rather than to rush the bill through, very much so.

Mr. Marshall: MAC's priority recommendation would be giving a shipper a right to a costing assessment during an FOA process.

Characteristic of the two previous pieces of legislation trying to address systemic issues in the rail freight market in Canada has been going 90 per cent of the way and not taking the final step. That final step would make all the difference. Not going that final step is why we're here again for the third time in five years talking about the same issues and systemic problems.

You have a real opportunity at this time to fix some of the challenges that we face. FOA measures in the bill increases costing data collected by the agency. It gives it more levers. That last 10 per cent is allowing that information to inform the decision-making process of an FOA.

Please go the distance. Get it right this time. We would all, I think, prefer not to be back here for the fourth time in seven years dealing with the same issues.

Mr. Graham: The simple answer is interswitching. The bill should not encourage, allow or assist the railways in discriminating against certain classes of goods or people in certain regions of the country. I think that's fundamental to the nature of Canada. That should not occur.

Regarding delay, if the government and parliament determine that something should occur, then there's no reason for significant delay. However, if delay is necessary to get the bill right, I think parliament should get it right rather than quick.

évidence, Transports Canada a le sien. Transports Canada établit les politiques, et l'office s'assure que les politiques fonctionnent comme prévu.

M. Johnston : Je n'ai pas à hésiter du tout. La chose que j'aimerais changer, c'est le droit aux calculs des frais dans le cadre des processus d'APF.

Pour les expéditeurs captifs comme Teck, le processus d'APF, l'arbitrage des propositions finales, est le seul recours auquel nous avons accès en ce qui a trait aux taux. Pour dire les choses simplement, les efforts des compagnies de chemin de fer pour atténuer l'efficacité de ce recours sont l'aspect pour lequel nous vous demandons votre soutien.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question, nous préférerions certainement que vous retardiez le projet de loi et fassiez bien les choses, plutôt que d'en forcer l'adoption.

M. Marshall : La recommandation prioritaire de l'AMC serait de conférer à un expéditeur le droit à une évaluation du calcul des frais durant un processus d'APF.

Les deux textes législatifs précédents qui ont essayé de réagir aux enjeux systémiques dans le marché du transport ferroviaire au Canada ont en commun d'avoir parcouru 90 p. 100 du chemin et de n'avoir pas atteint l'étape finale. L'étape finale changerait complètement les choses. Le fait de ne pas avoir atteint l'étape finale explique pourquoi nous sommes ici pour la troisième fois en cinq ans à parler des mêmes enjeux et problèmes systémiques.

À l'heure actuelle, vous avez une occasion réelle de remédier à certains des défis auxquels nous faisons face. Les mesures concernant l'APF qui figurent dans le projet de loi augmentent les données sur le calcul des frais recueillies par l'office. Cela lui procure plus de leviers. Ces derniers 10 p. 100, c'est de faire en sorte que ces renseignements puissent guider le processus décisionnel d'un APF.

Veuillez, s'il vous plaît, aller jusqu'au bout. Faites-le bien cette fois-ci. Je pense que nous préférerions tous ne pas revenir ici pour la quatrième fois en sept ans pour nous occuper des mêmes enjeux.

M. Graham : La réponse simple est l'interconnexion. Le projet de loi ne devrait pas encourager, autoriser, ni aider les compagnies de chemin de fer à faire une discrimination à l'endroit de certaines catégories de marchandises ou de personnes dans certaines régions du pays. Je pense que c'est fondamental, étant donné la nature du Canada. Cela ne devrait pas se produire.

Pour ce qui est des retards, si le gouvernement et le Parlement déterminent que quelque chose devrait se produire, alors rien n'explique un retard important. Toutefois, si un retard est nécessaire pour élaborer un bon projet de loi, je pense que le Parlement devrait le faire bien, plutôt que le faire rapidement.

Senator Plett: If there's time for a second round I would like to go on it.

Senator Dawson: Getting it quick is already too late because it has been debated in house. We have four different amendments and we've had more requests for amendments from other groups. Somewhere down the road we will have to have a balanced bill.

You always have to understand that if we accept your amendments, somebody else might bring in an amendment that goes against your particular interest because they lobbied for it.

I recommend two things to you: Find yourself a sponsor and get some real wording down on what the amendment should be. Making the request does not make it an amendment to the bill.

Don't get me wrong. I have amended bills in the past, and I feel very free as a senator to amend bills from the House of Commons. I also amend them knowing that when we send them back to the House of Commons, what you think will solve the problem may go back there and they will refuse it. They refused it in October. They'll refuse it again and we'll be delaying the bill without having made any progress.

Since none of you want it to pass quickly, be sure you get those amendments right because we don't want to be in that situation. There is support for those amendments.

Trust me, I think the bill is balanced. I would rather have it pass as it is. Whether or not I like it, if the majority of members support an amendment we'll live with it. I want you to be sure that you understand you have to go out there and lobby to ensure that change is passed if it goes back to the House of Commons.

It's not quick. We're not rushing anything. It has been debated and it will continue to be debated for weeks. Would you rather it die in June or would you rather it pass with flaws?

Mr. Marshall: I'll answer that question in the affirmative or in the positive. We would like to see the bill pass in a way that addresses the issues we continually face.

From a longer term advocacy standpoint, as I reiterated to Senator Plett's question, I firmly believe that if we do not address these systemic issues, for me that's great. I'm an advocate on behalf of the industry. I'll have a lot more work in transportation space coming down the line.

Le sénateur Plett : S'il reste du temps pour un deuxième tour, j'aimerais y participer.

Le sénateur Dawson : C'est déjà trop tard pour ce qui est de le faire rapidement, parce que cela a été débattu en Chambre. Nous avons quatre amendements différents et nous avons reçu plus de demandes d'amendements d'autres groupes. À un moment donné, il nous faudra un projet de loi équilibré.

Vous devez toujours comprendre que, si nous acceptons vos amendements, une autre personne pourrait proposer un amendement qui irait à l'encontre de votre intérêt particulier, parce qu'elle aurait exercé des pressions pour le faire accepter.

J'ai deux recommandations pour vous : trouvez-vous un parrain et rédigez un vrai libellé sur ce que devrait être l'amendement. Le fait de formuler la demande ne correspond pas à un amendement du projet de loi.

Ne vous méprenez pas. J'ai modifié des projets de loi dans le passé, et je me sens très libre, en tant que sénateur, de modifier des projets de loi de la Chambre des communes. Je les modifie également sachant que, lorsque nous les renvoyons à la Chambre des communes, ce qui, à votre avis, va permettre de régler le problème va retourner là-bas et essuyer un refus. La Chambre l'a refusé en octobre. Elle va le refuser de nouveau, et nous allons reporter le projet de loi sans avoir fait quelque progrès que ce soit.

Puisqu'aucun d'entre vous ne veut l'adopter rapidement, assurez-vous de bien rédiger ces amendements, parce que nous ne voulons pas nous trouver dans cette situation. Il y a un appui à l'égard de ces amendements.

Faites-moi confiance, je pense que le projet de loi est équilibré. Je préférerais qu'il soit adopté tel quel. Que je l'aime ou non, si la majorité des députés appuient un amendement, nous l'accepterons. Je tiens à ce vous compreniez que vous devez aller là-bas et exercer des pressions pour vous assurer que le changement est adopté si le projet de loi retourne à la Chambre des communes.

Ce n'est pas rapide. Nous ne précipitons rien. Cela a été débattu et cela va continuer d'être débattu pendant des semaines. Préféreriez-vous voir mourir le projet de loi en juin ou plutôt le voir adopté avec des lacunes?

M. Marshall : Je vais répondre à cette question par l'affirmative. Nous aimerions que le projet de loi soit adopté d'une façon qui tient compte des enjeux auxquels nous faisons continuellement face.

Pour ce qui est de promouvoir notre cause à long terme, comme je l'ai réaffirmé en réponse à la question du sénateur Plett, j'estime fermement que, si nous ne réagissons pas à ces enjeux systémiques, pour moi, c'est très bien. Je défends les

With respect to the opportunity we have at this point, there's the immediate space of this bill but then there is the long-term systemic issues. If we don't address those, we will be back at this again. I think that's something we would like to put to bed.

Senator Dawson: Whether or not this bill is passed there will be other bills in the future anyway, so some of these issues can be addressed.

Senator Gagné: I would like to come back to the question of the agency's investigative powers, Mr. Neuheimer.

You mentioned in your presentation that currently the agency can only act in response to formal complaint and that it's problematic. You also mentioned that the fear of retaliation discourages shippers from initiating the complaint process. When a shipper does file a complaint, the agency is limited to addressing that particular shipper's issues.

Can you elaborate on the question of retaliation? Have you seen these actual situations? If so, are they numerous and recurrent?

Mr. Neuheimer: First, the bottom of page 2 of our submission talks about the railway being one of our most important partners. I wanted to start with that positive note.

We're collaborating with them as hard as we can to make things work in the real world. One of the big challenges right now is getting products into the Port of Vancouver and basically beyond. It's something we're directly in dialogue with them on. We're hoping some of the government's infrastructure money will end up being invested there to resolve that whole situation.

It's really the economic future of Canada that is at stake when you look at whether or not these things can be made to work. The whole issue of retaliation is an extremely sensitive issue. It's one of the reasons the association gets to speak on these issues as opposed to private companies.

This is a delicate question to answer, but there are different approaches to advocacy on this issue. If you look at the history of advocacy when it comes to challenges shippers face with railways, I think the successful shippers are very careful with the representations and the comments that they make because they want to be able to continue to work with the railways. They don't want to end up in a combative situation with the railways.

intérêts de l'industrie. J'ai beaucoup plus de travail qui arrive dans le secteur des transports.

En ce qui concerne la possibilité que nous avons en ce moment, il y a l'espace immédiat de ce projet de loi, mais il y a aussi les enjeux systémiques à long terme. Si nous ne les abordons pas, nous devrons refaire le travail. Je pense que c'est quelque chose que nous aimerions régler.

Le sénateur Dawson : Que ce projet de loi soit ou non adopté, il y aura d'autres projets de loi à l'avenir de toute façon; donc, certains de ces enjeux peuvent être réglés.

La sénatrice Gagné : Monsieur Neuheimer, j'aimerais revenir à la question des pouvoirs d'enquête de l'office.

Dans votre exposé, vous avez mentionné que, actuellement, l'office ne peut agir qu'en cas de plainte officielle et que cette situation est problématique. Vous avez aussi mentionné que la crainte de représailles décourage les expéditeurs d'entreprendre le processus de plainte, et lorsqu'un expéditeur dépose une plainte, le mandat de l'office se limite à voir ses problèmes particuliers.

Pourriez-vous expliquer davantage la question des représailles? Avez-vous été témoin de ces situations réelles? Le cas échéant, sont-elles nombreuses et récurrentes?

M. Neuheimer : D'abord, le bas de la page 2 de notre exposé parle du fait que le chemin de fer est un de nos partenaires les plus importants. Je voulais commencer par cette note positive.

Nous collaborons avec lui du mieux que nous le pouvons pour faire fonctionner les choses dans le monde réel. Un des plus grands défis qui se posent en ce moment, c'est d'apporter les produits au port de Vancouver et essentiellement au-delà. C'est quelque chose dont nous discutons directement avec ses représentants. Nous espérons qu'une partie des fonds du gouvernement consacrés aux infrastructures finira par être investie là-bas pour régler toute cette situation.

C'est vraiment l'avenir économique du Canada qui est en jeu lorsque vous cherchez à voir si ces choses peuvent fonctionner ou non. Toute la question des représailles est extrêmement délicate. C'est une des raisons pour lesquelles l'association arrive à aborder ces enjeux, plutôt que les entreprises privées.

C'est une question délicate à laquelle répondre, mais il existe des approches différentes quant à l'intérêt porté à cette cause. Si vous examinez l'histoire de la défense des intérêts lorsqu'il s'agit des défis auxquels les expéditeurs sont confrontés avec les chemins de fer, je pense que les expéditeurs prospères font très attention aux déclarations et aux commentaires qu'ils font, parce qu'ils veulent continuer de travailler avec les compagnies de chemin de fer. Ils ne veulent pas finir dans une situation de bras de fer avec celles-ci.

To go back to the thought about the agency having the power to look at things in the supply chain that don't seem to be functioning correctly eliminates that uncomfortable situation of a number of private companies having to put their hand up and saying, "I'm getting beat up pretty bad here. I can't get all my stuff to the global marketplace. What can you about it?"

If the agency has the power to look at a situation like that, it would be a real benefit. It would certainly remove a lot of the potential opportunity for a combative type scenario, if I can say that.

This is why we're asking for what we're asking for when it comes to that. Hopefully, that answers your question.

Senator Gagné: Fair enough.

Senator Mitchell: I am sympathetic to what Senator Dawson said. To some extent it seems you're not entirely unhappy with what is in the bill. You're advocating for something more than what is in the bill.

How much of what is in the bill do you like? How much of what is in the bill would actually preclude adding on later things that haven't yet been achieved in the particular bill? You have to understand that if it lasts too long and we have prorogation, the whole thing shuts down and we start the whole process again.

Senator Dawson's point is well taken. One way or the other, we're going to be doing transportation legislation for a long time. You're not going to be out of work, Mr. Marshall.

Mr. Marshall: I guess that question was for me.

Senator Mitchell: More or less. It was really a statement.

Mr. Marshall: Fair enough. I can't underscore enough the notion of a monopoly market context sort of being a zero sum game. If you're a shipper and you don't have any other opportunities to get your product to market, you only have so many recourses available to you.

Everybody shares a frustration sometimes with Rogers, Bell or Telus. It's not like if you were ordering 100 channels and they only gave you 65 channels. You could say, "Okay,m that's fine. I'll switch." You can't switch in the rail freight market when you're captive. There is nowhere else to go.

Pour revenir au fait que l'office a le pouvoir d'examiner les choses qui ne semblent pas fonctionner correctement dans la chaîne d'approvisionnement, cela élimine cette situation désagréable où un certain nombre d'entreprises privées doivent lever la main et dire : « Je me fais vraiment maltraiter ici. Je n'arrive pas à envoyer tous mes produits sur le marché mondial. Que puis-je faire à ce sujet? »

Si l'office avait le pouvoir d'examiner une situation de ce type, ce serait un avantage réel. Cela permettrait assurément d'éliminer une bonne partie des possibilités éventuelles d'un scénario de bras de fer, si je peux dire les choses ainsi.

C'est pourquoi nous demandons ce que nous demandons. J'espère que cela répond à votre question.

La sénatrice Gagné : Très bien.

Le sénateur Mitchell : Je comprends ce que le sénateur Dawson a dit. Dans une certaine mesure, il semble que vous ne soyez pas entièrement insatisfait de ce qui figure dans le projet de loi. Vous réclamez quelque chose de plus que ce qui se trouve dans le projet de loi.

Quels éléments aimez-vous dans le projet de loi? Parmi ce qui s'y trouve, qu'est-ce qui éliminerait le besoin d'ajouter d'autres choses qui n'ont pas été accomplies dans le projet de loi particulier? Vous devez comprendre que si le processus perdure trop longtemps et que nous avons une prorogation, celui-ci avorte, et nous devons le reprendre.

Je prends bonne note du commentaire du sénateur Dawson. D'une façon ou d'une autre, nous allons nous occuper de la législation sur le transport pendant un bon moment. Vous n'allez pas manquer de travail, monsieur Marshall.

M. Marshall : J'imagine que la question s'adressait à moi.

Le sénateur Mitchell : Plus ou moins. C'était vraiment une affirmation.

M. Marshall : D'accord. Je ne saurais trop souligner l'idée qu'un contexte de marché monopolistique est, en quelque sorte, un jeu à somme nulle. Si vous êtes un expéditeur et que nous n'avez pas d'autres occasions d'amener votre produit sur le marché, vous n'avez qu'un nombre limité de recours à votre disposition.

Tout le monde éprouve parfois des frustrations à l'endroit de Rogers, Bell ou Telus. Ce n'est pas comme si vous commandiez 100 chaînes et qu'ils vous en donnaient seulement 65. Vous pourriez alors dire : « D'accord, c'est bon. Je vais changer. » Vous ne pouvez pas faire de changement dans le marché du transport ferroviaire lorsque vous êtes captif. Il n'y a nulle part où aller.

We need to address the issues that prevent companies from growing, companies that create wealth, support jobs, support families, support Canadians and grow the Canadian economy. The systemic barriers prevent those companies from thriving, and we need to address them.

I am less concerned about my own disposition with respect to advocacy and opportunities going forward. I would like to focus the attention of the committee and the group and underscore we've all come forward with amendments. MAC is part of a broader coalition of rail shippers. I am aware of many of the organizations that participate in the group, all wanting amendments to this bill of one form or another.

There's only one sector I am aware of that's scarce on amendments and fearing the bill will collapse. Collectively, when I look at the scan of broader stakeholders to this issue, the majority of those want to see the bill changed. They want some aspect of that bill to change before it passes. From where I sit, a loud cross-sector of input is coming to this group. I think that's important to take into account.

Just to follow up your point, Senator Dawson, the three associations before you today have co-signed a letter, along with others, about two recommendations in particular. One is FOA costing assessment and the other is investigative powers. There is legal language in that bill. I believe the letter has been submitted to this committee, but I'll make sure it's submitted again.

We're doing our best, recognizing that it's not an easy job to assess a myriad of recommendations. We are doing our best to try and prioritize issues we think are consistent with the direction the government has decided to go in this area and present those as reasonable opportunities for improvement. That's the attitude we're taking.

We're trying to take disparate issues and package them in an acceptable, comprehensive way before coming to you with 50 different proposals that go seven ways from Sunday.

The Chair: Were there amendments offered up in house, in committee?

Mr. Marshall: I believe so. The two amendments in particular that I am aware of were a modest extension or reduction of the geographical limitation of long-haul interswitching access, one around the city of Montreal, one a GPS point around Kamloops, and the other which was not a substantial amendment but more of a process amendment around data, whereby the terms or the periods of time for railway data to be released were shortened. Those were the two amendments I am aware of. There may be others.

Nous devons réagir aux enjeux qui empêchent les entreprises de croître, les entreprises qui créent de la richesse, soutiennent des emplois, des familles et des Canadiens et font croître l'économie canadienne. Les obstacles systémiques empêchent ces entreprises de prospérer, et nous devons y réagir.

Je me préoccupe moins de ma propre disposition par rapport à la défense des intérêts et des possibilités dans l'avenir. J'aimerais attirer l'attention du comité et du groupe et souligner que nous sommes tous arrivés à proposer des amendements. L'AMC fait partie d'une vaste coalition d'expéditeurs ferroviaires. Je sais que bon nombre des organisations qui participent au groupe veulent toutes que des amendements, sous une forme ou une autre, soient apportés au projet de loi.

Je sais qu'un seul secteur a formulé peu d'amendements et craint l'effondrement du projet de loi. Lorsque je regarde l'analyse faite par divers intervenants sur cette question, la majorité d'entre eux aimeraient voir le projet de loi changer. Ils veulent que certains aspects de ce projet de loi soient changés avant son adoption. Selon mon point de vue, une forte proportion de multiples secteurs fait partie de ce groupe. Je pense que c'est important de prendre cela en considération.

Simplement pour donner suite au point que vous avez fait valoir, sénateur Dawson, les trois associations qui ont comparu avant vous aujourd'hui ont cosigné, avec d'autres, une lettre portant sur deux recommandations en particulier. L'une d'elles a trait à l'évaluation du calcul des frais de l'APF, et l'autre, aux pouvoirs d'enquête. Ce projet de loi comporte un langage juridique. Je crois que la lettre a été présentée à notre comité, mais je vais m'assurer qu'elle est soumise de nouveau.

Nous faisons de notre mieux et sommes conscients que ce n'est pas une tâche facile que d'évaluer une panoplie de recommandations. Nous faisons de notre mieux pour essayer de classer par priorité les questions qui sont, à notre avis, conformes à la direction que le gouvernement a choisi d'emprunter dans ce domaine et les présenter comme des occasions raisonnables d'amélioration. C'est l'attitude que nous adoptons.

Nous essayons de sélectionner des enjeux distincts et de les assembler d'une façon acceptable et globale avant de venir à vous avec 50 propositions différentes qui vont dans tous les sens.

Le président : Y a-t-il des amendements qui ont été proposés à la Chambre, au comité?

M. Marshall : Je le crois. Les deux amendements en particulier dont je suis au courant sont, d'abord, un prolongement ou une réduction modeste de la limite géographique de l'accès à l'interconnexion de longue distance, le premier, près de la ville de Montréal, l'autre, un positionnement GPS autour de Kamloops, et ensuite l'autre, qui était non pas un amendement important, mais plutôt un amendement de procédure au sujet des données, où les durées ou les périodes de publication des données ferroviaires étaient raccourcies. Ce sont

les deux amendements que je connais. Il pourrait y en avoir d'autres.

Mr. Neuheimer: To add to Mr. Marshall's list, the final offer arbitration mechanism can now be applicable for up to two years. That's up from one year. That's another positive change in addition to the ones that Mr. Marshall cited.

M. Neuheimer : Pour ajouter quelque chose à la liste de M. Marshall, le mécanisme d'arbitrage des propositions finales peut maintenant être appliqué pour une période pouvant aller jusqu'à deux ans. C'est une année de plus. C'est un autre changement positif en plus de ceux cités par M. Marshall.

When you step back and look at these, these are incremental changes. This is a game of incrementalism when you start looking at those individual aspects.

Lorsque vous prenez du recul et les examinez, ce sont des changements graduels. C'est un jeu de « gradualisme » lorsque vous commencez à examiner ces aspects individuels.

To go back to the agency, the Minister of Justice makes the laws in Canada. There are other powers out there to investigate if those laws are not being met. Why not let the agency play that role as another additional incremental change being made to the system to make sure it works the way it works?

Pour revenir à l'office, le ministre de la Justice fait les lois au Canada. Il y a d'autres pouvoirs d'enquête si ces lois ne sont pas respectées. Pourquoi ne pas laisser l'office jouer ce rôle, comme autre changement graduel supplémentaire apporté au système, pour s'assurer qu'il fonctionne de la façon dont il fonctionne?

There were some positive changes made, but if you are to spend time reviewing the bill now, again at this point, one of the reasons we are here is to encourage you to make another one or two incremental changes to make it better while you are at it.

Quelques changements positifs ont été apportés, mais si vous devez passer du temps à examiner le projet de loi maintenant, encore une fois, à ce moment-ci, une des raisons pour lesquelles nous sommes ici, c'est pour vous encourager à apporter un ou deux autres changements graduels pour l'améliorer, pendant que vous y êtes.

The Chair: Almost all the shippers are saying the same story: We moved forward but we never really got there. In other words, the problem isn't solved. Why do you think that is?

Le président : Presque tous les expéditeurs racontent la même histoire : nous avons avancé, mais nous ne sommes jamais vraiment rendus au but. Autrement dit, le problème n'est pas réglé. À votre avis, qu'est-ce qui explique cela?

It seems to me every one of you are saying, and other groups are saying it too, that we just never get there. Why would that be? When you have monopolies it's a big problem. We understand that. The railroads are the railroads.

Il me semble que vous dites tous — et d'autres groupes le disent aussi — que nous ne nous rendons tout simplement jamais jusqu'au but. Pourquoi? Lorsque vous avez des monopoles, c'est un gros problème. Nous comprenons cela. Les chemins de fer sont ce qu'ils sont.

Mr. Neuheimer: You used the M word. I won't because I am trying to be collaborative with my railway partners.

M. Neuheimer : Vous avez parlé de monopoles. Je ne le ferai pas, parce que j'essaie de collaborer avec mes partenaires du secteur ferroviaire.

Just to put it in context for our sector, our members are typically operating in scenarios where they are hundreds of kilometres away from the next competing railroad. On the interswitching, which is not a priority for us at this point in our presentation tonight, the concept is fantastic. The reality of how it rolls out in a bill for us to address the scenario I have described for you is severely limited because there are significant exemptions to the way the tool will work.

Juste pour mettre les choses en contexte pour notre secteur, les activités de nos membres se déroulent habituellement à des centaines de kilomètres de la compagnie de chemin de fer concurrente. Pour ce qui est de l'interconnexion, qui n'est pas une priorité pour nous en ce moment dans notre exposé de ce soir, le concept est génial. La réalité par rapport à la façon dont cela se déploie dans un projet de loi, pour que nous abordions le scénario que je vous ai décrit, est gravement limitée, parce qu'il y a des exemptions importantes à la façon dont l'outil va fonctionner.

These are important things for you to factor into your consideration at this point in terms of what, if anything, you may be able to do to change what's already in this bill and ideally make it better for the interests of all Canadians.

Pour l'instant, il y a des choses importantes dont vous devez tenir compte par rapport à ce que vous pouvez faire, le cas échéant, pour changer ce qui se trouve déjà dans le projet de loi et, idéalement, l'améliorer dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Mr. Marshall: I would just build on that. It's the same type of perspective with data. I come back to 90 per cent but then that final step.

With respect to data, why miss out on an opportunity to demonstrate real leadership with respect to transparency and accountability by bringing the Canadian rail data transparency system up to a level equitable with the U.S., which was created back when people were indexing libraries with cue cards?

Context is really important. I believe there is a tremendous opportunity for leadership. We can't fear the change that is needed to improve the circumstances we face.

I have a very simple answer to your questions as to why we are continually facing these issues. I believe it's for two reasons. One is that it's a very difficult to understand a monopoly market. The default position of many decision-makers is that we need to have a balanced bill between shippers and railways.

The reality is that the marketplace isn't balanced between shippers and railways, to begin with. If every piece of legislation that comes forward here is undertaken on the basis of we need to have a fair, equitably based, balanced piece of legislation, that will maintain the imbalance in the marketplace.

Do you understand that?

The Chair: I got it.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Gentlemen, thank you for being with us and for your support of the Canadian economy; you represent several industries.

Like Senator Tkachuk, I have a thousand questions for you in order to understand the problem. When the government intervenes in a matter like yours, it means that you don't get along with each other. Have things changed over the last five years in terms of the business relationship between shippers and carriers, or has it been set in stone for a decade and things aren't budging?

[*English*]

Mr. Johnston: I'll speak to that. There's no doubt there have been peripheral changes in the relationship you describe but, speaking as a shipper, the fundamentals of our relationship with each of the class 1 railways would remain the same.

M. Marshall : Je tablerais là-dessus. C'est le même type de perspective en ce qui concerne les données. Je reviens aux 90 p. 100 parcourus, mais il y a cette étape finale.

En ce qui concerne les données, pourquoi rater une occasion de faire preuve de vrai leadership en matière de transparence et de responsabilisation en ramenant le système canadien de la transparence des données ferroviaires sur un pied d'égalité avec celui des États-Unis, qui a été créé lorsque des gens indexaient des bibliothèques entières à l'aide de fiches?

Le contexte est vraiment important. Je crois qu'il y a une énorme occasion de leadership. Nous ne devons pas craindre le changement qui est nécessaire pour améliorer les circonstances auxquelles nous faisons face.

J'ai une réponse très simple à vos questions concernant la raison pour laquelle nous sommes constamment confrontés à ces enjeux. Je crois que c'est pour deux raisons. D'abord, c'est très difficile de comprendre un marché monopolistique. La position par défaut de nombreux décideurs, c'est que nous devons avoir un projet de loi équilibré entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer.

La réalité, c'est que le marché n'est pas équilibré entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, pour commencer. Si chaque projet de loi qui est proposé ici repose sur le principe que nous devons avoir un texte législatif juste, équitable et équilibré, cela va contribuer à maintenir le déséquilibre dans le marché.

Comprenez-vous cela?

Le président : Je le comprends.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je tiens à vous remercier, messieurs, de votre présence parmi nous ainsi que de votre apport à l'économie canadienne; vous représentez plusieurs industries.

Comme le sénateur Tkachuk, j'aurais 1 000 questions à vous poser pour comprendre le problème. Quand le gouvernement intervient dans un dossier comme le vôtre, c'est que vous ne vous entendez pas entre vous. Est-ce que les choses ont évolué depuis cinq ans en ce qui concerne les relations d'affaires entre les expéditeurs et les transporteurs, ou est-ce que c'est coulé dans le béton depuis une décennie et que les choses ne bougent pas?

[*Traduction*]

M. Johnston : Je vais dire quelques mots à ce sujet. Il ne fait aucun doute que des changements périphériques ont été apportés à la relation que vous décrivez, mais, m'exprimant en tant qu'expéditeur, je dirais que les principes fondamentaux de notre relation avec chacun des chemins de fer de catégorie 1 resteraient les mêmes.

We're a captive shipper and we're subject to a monopoly. That important point remains the same. Nothing is going to change that. There are such high barriers to new entrants, I think we can all agree that we will not have another transcontinental railway in Canada in the next 10 years.

When we are engaging in this effort we speak around it, but what are we trying to do? We are not willing to introduce real competition. We are trying to bring in proxies for competition, or alternatively we are trying to enhance the remedies that exist to try and support shippers in this imbalanced relationship between the shipper and the railway.

In the case of Teck, once again, we have used FOA or final offer arbitration. It is the one remedy available to us as a captive shipper on rate. It is very important to us. To maintain that as a robust remedy is very important for Teck, for the mining industry and for shippers in general. It's why it's the single most important thing I'm talking about this evening, and it's why we're asking for what we are asking for.

The remedy is being diluted because the railways are not cooperating in seeking an agency costing determination. It's not surprising that they're doing that. It's not that their self-interest to do so. We're asking you to help us maintain FOA as the sole shipper remedy for rates for captive shippers such as Teck.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Does this monopoly exist because of a lack of infrastructure? Is it because our rail infrastructure in Canada no longer meets the needs of the 30,000 or 40,000 shippers?

[*English*]

Mr. Johnston: No, I would say that is not the case. It's not a question of infrastructure. It's a question of captivity. Our five mines in the southeast corner of the province of British Columbia are served by one railway. There is no doubt the infrastructure that serves them is safe, secure and handles traffic. Quite certainly, there will never be competition like another rail carrier servicing those mines. It's just not possible.

The infrastructure that's there is satisfactory, but because we are captive we see ourselves in the predicament from time to time that we do.

Senator Bovey: The discussion has been pretty fulsome, but I will go in a slightly different direction. Mr. Marshall, you mentioned a third issue, the issue of level of service obligations. You said that MAC recommends either striking out this

Nous sommes un expéditeur captif et nous sommes soumis à un monopole. Ce point important reste le même. Rien ne va changer cela. Il y a des obstacles très importants à la venue de nouveaux participants; je pense que nous pouvons tous nous entendre pour dire que nous n'aurons pas d'autre chemin de fer transcontinental au Canada au cours des 10 prochaines années.

Nous participons à cet effort dont nous parlons, mais qu'essayons-nous de faire? Nous ne souhaitons pas introduire une compétition réelle. Nous essayons de faire venir des substituts aux compétiteurs ou, au contraire, d'améliorer les recours qui existent pour tenter de soutenir les expéditeurs dans cette relation déséquilibrée entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Dans le cas de Teck, encore une fois, nous avons utilisé l'APF ou l'arbitrage des propositions finales. C'est le seul recours qui est à notre disposition en tant qu'expéditeur captif quant au taux. C'est très important pour nous. Il est très important pour Teck de maintenir cela comme recours robuste, et aussi pour l'industrie minière et les expéditeurs en général. C'est pourquoi c'est la seule chose vraiment importante dont je parle ce soir et pourquoi nous demandons ce que nous demandons.

Le recours est dilué, parce que les chemins ne coopèrent pas pour ce qui est d'obtenir une décision de l'office quant au calcul des frais. Cela n'est pas surprenant. Ce n'est pas dans leur propre intérêt de le faire. Nous vous demandons de nous aider à maintenir l'APF comme unique recours des expéditeurs pour des tarifs s'appliquant aux expéditeurs captifs comme Teck.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Ce monopole existe-t-il en raison d'un manque d'infrastructure? Est-ce que c'est parce que notre infrastructure ferroviaire au Canada ne répond plus aux besoins des 30 000 ou 40 000 expéditeurs?

[*Traduction*]

M. Johnston : Non, je dirais que ce n'est pas le cas. Ce n'est pas une question d'infrastructure; c'est une question de captivité. Nos cinq mines dans le coin sud-est de la province de la Colombie-Britannique sont desservies par un seul chemin de fer. Il ne fait aucun doute que l'infrastructure qui les dessert est sûre et sécuritaire et qu'elle gère la circulation. Très certainement, il n'y aura jamais de compétition, comme un autre transporteur ferroviaire qui desservirait ces mines. Ce n'est tout simplement pas possible.

L'infrastructure en place est satisfaisante, mais parce que nous sommes captifs, nous nous retrouvons dans la situation difficile, de temps en temps, que nous connaissons.

La sénatrice Bovey : La discussion a été assez complète, mais je vais poursuivre dans une direction légèrement différente. Monsieur Marshall, vous avez mentionné un troisième enjeu, soit la question des obligations relatives au niveau de services. Vous

requirement or making the restrictions themselves subject to a separate review.

Can you elaborate on that? From your perspective, how does that fit in with the other two issues we have been discussing? If this requirement were to be struck, what would the impact be?

When you say making the restrictions themselves subject to a separate review, does that become a regulation rather than part of the legislation?

Mr. Marshall: Sure, I'll begin. I may defer to Mr. Johnston on this as well because he's very knowledgeable.

Senator Bovey: I was just quoting you.

Mr. Marshall: Fair enough. My understanding is that some of the language in the level of service provisions text requires that the business requirements of railways are taken into account in the process.

The concern MAC has is that a railway's business determinations are 100 per cent in its own purview. A railway will determine how much capacity it will maintain. A railway will determine how many crews it will employ. A railway will determine how many cars it operates and how many locomotives it operates. It will determine all these parameters of its business.

The Canadian Transportation Agency has recognized how railways have operated historically, the sweating of assets and the *Louis Dreyfus* decision. As its modus operandi railways maintain just enough capacity to maximize profit. They will do so at the expense of the service their shippers are requesting, or the service their shippers need to get product to market.

We're concerned that taking those unilateral railway decisions into account distorts what we think is an appropriate outcome from that process. I will pass it over to Mr. Johnston, to add anything he wants to add to that.

Mr. Johnston: I will read a bit of the language proposed under the arbitration on level of service at subsection 169.37(3). To a shipper like Teck, it poses a challenge.

> The arbitrator shall establish a term with respect to an amount described in paragraph 169.31(1)(c.1). . .that is balanced between the shipper and the railway company.

It's Teck's view that such is an inappropriate piece of language to be in legislation or instruction to an arbitrator.

avez dit que l'AMC recommande soit de supprimer cette disposition, soit d'assujettir les restrictions à un examen distinct.

Pourriez-vous expliquer cela davantage? Selon votre point de vue, comment cela s'insère-t-il dans les deux autres enjeux dont nous avons discuté? Si cette disposition devait être supprimée, quelles seraient les répercussions?

Lorsque vous parlez d'assujettir les restrictions à un examen distinct, cela devient-il un règlement plutôt qu'une partie de la législation?

M. Marshall : Bien sûr, je vais commencer. Je vais peut-être laisser M. Johnston intervenir à ce sujet également, parce qu'il sait beaucoup de choses.

La sénatrice Bovey : Je vous citais simplement.

M. Marshall : Très bien. Si je comprends bien, selon une partie du libellé dans les dispositions sur le niveau de services, les obligations commerciales des chemins de fer sont prises en considération dans le processus.

La préoccupation de l'AMC, c'est que les décisions commerciales d'une compagnie de chemin de fer relèvent entièrement d'elle. Une compagnie de chemin de fer va déterminer la capacité qu'elle va maintenir. Elle va déterminer combien d'équipes elle va employer, combien de wagons elle exploite et combien de locomotives elle fait fonctionner. Elle va déterminer tous ces paramètres de ses activités.

L'Office des transports du Canada a reconnu la façon dont les chemins de fer ont exercé leurs activités par le passé, l'exploitation des actifs et la décision *Louis Dreyfus*. Le modus operandi des chemins de fer, c'est qu'ils maintiennent tout juste assez de capacité pour maximiser leurs profits. Ils le font aux dépens du service que leurs expéditeurs demandent ou du service dont leurs expéditeurs ont besoin pour apporter le produit sur le marché.

Nous nous inquiétons du fait que la prise en considération de ces décisions ferroviaires unilatérales déforme ce que nous considérons comme un résultat approprié découlant de ce processus. Je vais céder la parole à M. Johnston, s'il a quoi que ce soit à ajouter.

M. Johnston : Je vais lire une partie du libellé proposé au paragraphe 169.37(3) portant sur l'arbitrage relatif au niveau de services. Pour un expéditeur comme Teck, cela présente un défi.

> L'arbitre établit les modalités concernant les sommes visées à l'alinéa 169.31(1)c.1) [...] de façon à ce que ces modalités soient équitables tant pour les expéditeurs que pour la compagnie de chemin de fer.

Teck est d'avis qu'il s'agit là d'un libellé inapproprié pour un projet de loi ou une instruction à l'intention d'un arbitre.

The arbitrator should be charged with arriving at the right outcome based on the evidence put forth by each party to the arbitration. That might not necessarily be a balanced decision. It could favour either the shipper or sometimes the railway.

L'arbitre devrait être responsable d'arriver au bon résultat en fonction des éléments de preuve présentés par chaque partie à l'arbitrage. Cela ne serait pas nécessairement une décision équitable. Elle pourrait favoriser l'expéditeur, ou parfois, la compagnie de chemin de fer.

Instructing an arbitrator to have a balanced decision in our view is not appropriate. It's part of the level of service language that we would like to be amended or struck from the legislation.

Le fait de charger un arbitre d'arriver à une décision équitable n'est pas, à notre avis, approprié. Cela fait partie d'un libellé sur le niveau de services que nous aimerions voir modifié ou supprimé du projet de loi.

Senator Mercer: Mr. Chair, I have been on this committee for 15 years, although not concurrently. That means I am currently the longest serving member of this committee currently, although you have been on it a couple of times, not concurrently.

Le sénateur Mercer : Monsieur le président, je siège au présent comité depuis 15 ans, quoique de façon discontinue. Cela signifie que je suis actuellement le membre le plus ancien du comité, même si vous y avez siégé quelques fois, de façon discontinue.

For the past 15 years I have watched legislation. I have never seen a bill where more amendments have been proposed from as many different groups across the country. If this bill is to collapse, and the weight of amendments might just do that, then let's be clear that the blame lies squarely on the Government of Canada for producing this complicated bill. If it were divided into five different pieces, I would suggest that three of those pieces would be law by now, and we would be sitting here debating the other two.

Au cours des 15 dernières années, j'ai observé les projets de loi. Je n'ai jamais vu un projet de loi où plus d'amendements ont été proposés de la part d'un si grand nombre de groupes différents de partout au pays. Si le présent projet de loi doit s'effondrer, et l'importance des amendements pourrait très bien contribuer à le faire, entendons-nous pour dire que le gouvernement du Canada est carrément responsable de la production de ce projet de loi compliqué. Si on devait le diviser en cinq textes différents, je pense que trois de ces textes seraient maintenant adoptés, et nous serions ici pour débattre des deux autres.

That being my political statement for tonight, I am concerned about a couple of things. We will continue to talk about delays. I don't object to delays, but I also have in the back of my mind a bunch of unemployed workers in Hamilton, Ontario, who were told by at least one railroad that once this legislation is passed they will be ordering new hopper cars and new rail cars for their rail lines. There are jobs at stake for those people. I'm concerned about those people, but I'm also concerned about all the complications you have added to this.

Cela conclut ma déclaration politique pour ce soir; je me préoccupe de certaines choses. Nous continuerons de parler des retards. Je ne m'y oppose pas, mais j'ai aussi en tête une foule de chômeurs à Hamilton, en Ontario, à qui au moins une compagnie ferroviaire a dit que, une fois le projet de loi adopté, on commanderait de nouveaux wagons-trémies et de nouveaux wagons de chemin de fer pour leurs voies ferrées. Il y a des emplois en jeu pour ces personnes. Je me préoccupe de ces personnes, mais aussi de toutes les complications que vous avez ajoutées à cela.

I guess my frustration is that I don't know where we go. Do we start piling on the amendments, and the government will suddenly scream or the House of Commons will scream if we send it to them? We'd have to tear it up and start all over again, and still those people in Hamilton who need those good jobs will not have them. That really bothers me.

Je crois que ma frustration vient du fait que je ne sais pas où nous allons. Devons-nous commencer par empiler les amendements, et le gouvernement va soudainement hurler, ou la Chambre des communes va hurler, si nous les lui envoyons? Nous devrions le déchirer complètement et recommencer de nouveau, et pourtant, ces personnes à Hamilton qui ont besoin de ces bons emplois ne les auront pas. Cela me dérange vraiment.

What's the solution so that we can speed this up collectively and get all of these amendments? Senator Dawson and I had a meeting earlier with some people who were to be witnesses here. They were proposing amendments that I hadn't heard of yet. We're months into this debate, and we're still getting new amendments. You brought new amendments again tonight, so I'm not sure if the witnesses tomorrow or next week will have more amendments.

Quelle solution nous permettrait d'accélérer collectivement ce processus et de faire adopter tous ces amendements? Le sénateur Dawson et moi nous sommes réunis plus tôt avec quelques personnes qui devaient être des témoins ici. Elles proposaient des amendements dont je n'avais pas encore entendu parler. Cela fait des mois que nous débattons de ce projet de loi, et nous continuons de recevoir de nouveaux amendements. Vous avez proposé de nouveaux amendements encore une fois ce soir, donc

We're going to die under the weight of these amendments. Does anyone have a suggestion as to how to get out of this mess?

Mr. Graham: If I could offer a suggestion, humbly I might say, part of the struggle parliament has had with this bill is the issue of balance. When there's the debate between shippers and the railways, there is in the sense in the government that if the shippers get a perceived advantage in one part of the legislation, then the railways must get some balancing activity. That puts both houses of parliament in the position of trying to weigh this delicate balance. There's a sense it must be preserved, or the transportation system will tilt one way or the other.

I would suggest to senators that what you should do is review the proposals that have come forward to you from the issue of fairness. When you look at the FOA, and things like that, is the system fair? We would submit in terms of interswitching, is it fair to discriminate against certain products and certain regions of the country for reasons that we can't see as being fact based or evidence based?

Perhaps the job of the house, as you were talking about, is looking at different people coming and lobbying and balance, but I would suggest that the Senate's role is to take that evaluation from a point of fairness.

Are some of the provisions in the bill unfair and are there proposals being brought forward by shippers that increase fairness for people who depend on the rail system?

Mr. Marshall: I would like to add a bit of context.

I would love those folks in Hamilton to get building those rail cars. I would love some of my members not to incur $200 million in rail service related freight losses. I would also love for some of my members not to have to downscale their plant operations because they have limited storage for certain materials. Unless they get cars coming in to get that material moving, they have to stop production, and that has implications for their workers.

In the longer view what would be best is if that rail system put those workers in Hamilton back to work because there is a greater volume of goods moving on the Canadian rail freight

je ne sais pas si les témoins de demain ou de la semaine prochaine en auront d'autres à ajouter.

Nous allons crouler sous le poids de ces amendements. Quelqu'un a-t-il une suggestion à proposer par rapport à la façon de sortir de ce pétrin?

M. Graham : Si je pouvais offrir une suggestion, bien humblement je dirais, qu'une partie de la difficulté que le Parlement a eue avec le projet de loi tient à la question de l'équilibre. Lorsque le débat entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer a lieu, le gouvernement est d'avis que si les expéditeurs obtiennent un avantage perçu dans une partie de la législation, alors les compagnies de chemin de fer doivent obtenir un certain avantage équitable en contrepartie. Cela oblige les deux Chambres du Parlement à essayer de trouver cet équilibre délicat. On a l'impression qu'il doit être préservé, sinon le système de transport va basculer d'un côté ou de l'autre.

Je conseillerais aux sénateurs d'examiner les propositions qui leur ont été soumises en pensant au problème de l'équité. Quand vous pensez à l'arbitrage des propositions finales, à des choses du même genre, diriez-vous que le système est équitable? À notre humble avis, pour ce qui concerne l'interconnexion, nous devons nous demander s'il est juste de laisser de côté certains produits et certaines régions du pays pour des motifs qui, selon nous, ne sont pas étayés par des faits ou des données probantes?

Peut-être que la tâche de la Chambre, comme vous le disiez, consiste à écouter différentes personnes qui font des témoignages et défendent un point de vue et à trouver un équilibre, mais à mon avis, le rôle du Sénat, c'est de faire cette évaluation en visant l'équité.

Y a-t-il, dans le projet de loi, certaines dispositions qui sont injustes? Est-ce que les transporteurs ont présenté des propositions qui permettraient de traiter avec davantage d'équité les gens qui dépendent du système ferroviaire?

M. Marshall : J'aimerais mettre les choses en contexte.

J'adorerais que les gens de Hamilton se mettent à construire ces wagons. J'adorerais qu'une partie des membres de mon association n'ait pas à essuyer des pertes de marchandises de 200 millions de dollars en raison d'un problème du service ferroviaire. J'adorerais aussi que certains membres de mon association ne soient pas obligés de réduire les activités dans leurs installations parce qu'ils n'ont pas suffisamment d'espace d'entreposage pour certains matériaux. S'ils ne peuvent pas avoir de wagons qui viennent se charger de leurs matériaux, ils doivent cesser la production, et cela a des répercussions sur leurs employés.

À long terme, ce qui serait le mieux, c'est que le système ferroviaire redonne du travail à ces travailleurs de Hamilton, puisqu'il y a un plus grand volume de transport ferroviaire de

network. There is more production. There are more minerals. There is more grain. There is more fertilizer and there are more forest products. That's how I would love to see those workers moving forward in Hamilton. I think the way to do that is to fix some of the systemic issues.

The final point that I would make is that I appreciate that this is not an easy thing to wade through. That's one of the reasons we have taken the many interesting issues that we see in this bill and boiled them down as small as we possibly can, and sought to co-sign letters that identify issues of priority collectively for you to consider.

We are really trying to make this as concise a process as we can, even though we do appreciate it's not an easy one.

Senator Mercer: This is my final comment because we're running short of time. To really earn my keep here this evening, I have to go back. Everyone has talked about shipping things through the Port of Vancouver. I want to encourage you to consider shipping things through the Port of Halifax because I want you to remember that we have not had a labour stoppage in the Port of Halifax since 1972. Some people in the audience here weren't born in 1972.

We are also closer by sea through Suez to a lot of the markets that you're shipping to. I would like you to take away as my recommendation to you to consider shipping things through the Port of Halifax. Where the Port of Vancouver continues to have labour problems, the Port of Halifax does not. We are open to business.

Mr. Marshall: You help us get products to the port, we'll move it there.

Senator Galvez: I want to move forward with the discussion in a positive and constructive way. It is true that we have heard a lot of witnesses. I wouldn't say that there are a lot of amendments, but there are four things that keep coming. There are, of course, the ones on transparency, independence of the agency, interswitching and cameras for the train. These are the four main things we have been hearing, so it's not a tonne of amendments.

I am thinking you know better your counterparts. For example, on the issue of transparency, as you say it's a monopoly or a duopoly. Usually, the issue of transparency is important and it's a friction when there is a lot of competition, but when there is only one or two I don't see that transparency should be an issue.

marchandises sur le réseau canadien. La production est plus élevée. Il y a davantage de minerais, de céréales, de fertilisants et de produits forestiers. C'est dans ce contexte que j'adorerais voir ces travailleurs retourner travailler à Hamilton. Je crois qu'un moyen d'y arriver consisterait à régler certains des problèmes systémiques.

La dernière chose que je voudrais dire, c'est que je comprends bien qu'il n'est pas facile de s'y retrouver. C'est entre autres pour cette raison que nous avons examiné les nombreux enjeux intéressants que nous relevons dans ce projet de loi et que nous avons tenté de les résumer le plus simplement possible; c'est aussi pour cette raison que nous avons demandé à plusieurs personnes de signer collectivement des lettres où l'on précise les enjeux prioritaires pour tous en les soumettant à votre examen.

Nous cherchons vraiment à rendre ce processus le plus concis possible, même si nous comprenons très bien qu'il est difficile de s'y retrouver.

Le sénateur Mercer : Ce sera mon dernier commentaire, puisque nous n'avons presque plus de temps. Pour justifier ma présence ici aujourd'hui, je dois vraiment faire un retour en arrière. Tout le monde a parlé de l'expédition de marchandises à partir du port de Vancouver. J'aimerais vous inciter à envisager d'expédier des marchandises à partir du port de Halifax, et je voudrais vous rappeler qu'il n'y a pas eu d'arrêt de travail au port de Halifax depuis 1972. Certaines personnes présentes ici n'étaient pas nées en 1972.

Nous sommes également plus près, par mer, puisque nous pouvons passer par le canal de Suez pour nous rendre jusqu'aux marchés vers lesquels vous expédiez vos marchandises. J'aimerais que vous considériez cela comme une recommandation que je vous fais : vous devriez envisager d'expédier les marchandises à partir du port de Halifax. Si le port de Vancouver a toujours des problèmes de main-d'œuvre, le port de Halifax n'en a pas. Nous sommes ouverts au commerce.

M. Marshall : Aidez-nous à transporter nos marchandises jusqu'au port, et nous y transporterons notre clientèle.

La sénatrice Galvez : J'aimerais que la discussion se poursuive de manière positive et constructive. Il est vrai que nous avons entendu beaucoup de témoins. Je ne dirais pas qu'il y a une tonne d'amendements, mais quatre sujets reviennent constamment. Il est, évidemment, question de la transparence, de l'indépendance de l'office, de l'interconnexion et des caméras à bord des trains. Ce sont les quatre grands sujets sur lesquels les témoignages ont porté; il n'y a donc pas une tonne d'amendements.

Je me disais que vous connaissiez mieux vos homologues. Par exemple, quand il est question de transparence, il s'agit, comme vous le dites, d'un monopole ou d'un duopole. Habituellement, la question de la transparence est importante, et il y a des frictions lorsqu'il y a beaucoup de concurrence; cependant,

lorsqu'il n'y a qu'un ou deux joueurs seulement, je ne comprends pas pourquoi la transparence devrait être un problème.

According to you these will be the obstacles, and you know your counterparts. For example, on the independence of the agency I know that roles are very different. The role of Transport Canada is the policy and the agency is actually mediating, so that shouldn't be a big problem.

Selon vous, voilà quels seront les obstacles, et vous connaissez vos homologues. Par exemple, en ce qui concerne l'indépendance de l'office, je sais que les rôles sont très différents. Transports Canada joue un rôle stratégique, et l'office joue en réalité un rôle de médiation, et ça ne devrait donc pas être un gros problème.

You're aware there are other issues that your counterparts in the rail industry can come up with. I am asking you to help me help you.

Vous savez qu'il y a d'autres problèmes que vos homologues du secteur ferroviaire pourraient vous présenter. Je vous demande de m'aider à vous aider.

Mr. Johnston: I hope you can. I am going to speak to your point as well as that of the previous senator. What would really help us? What is it that we're after?

M. Johnston : J'espère que vous le pouvez. Je vais parler du sujet que vous venez d'aborder ainsi que de celui qu'a abordé le sénateur qui est intervenu avant vous. Qu'est-ce qui pourrait réellement nous aider? Qu'est-ce que nous cherchons?

If you look through this lens at everything we're asking for, the principle is that competition works. We're asking for these different things in this monopoly. You can call it a market, but I think that is a bit misleading because there is no market. We're subject to a monopoly whether it's data or transparency or service. These are all things that are part of a normally functioning market that people like ourselves at Teck or other shippers suffer from time to time.

Si vous envisagez sous cet angle toutes nos demandes, vous constaterez que la concurrence donne des résultats. Nous demandons d'autres choses dans le cadre de ce monopole. Vous appelez cela un marché, mais je crois que c'est un terme un peu trompeur, parce qu'il ne s'agit pas d'un marché. Nous devons composer avec le monopole, qu'il s'agisse de données, de transparence ou de services. Tous ces aspects font partie d'un marché qui fonctionne normalement, et des gens comme nous, les gens de Teck et d'autres expéditeurs en sont de temps à autre victimes.

When we ask for transparency, that is what you get in a normally functioning market. That's why it's important to us. When you have six or eight choices you can choose from, the market looks after service, price, costs and efficiency.

Nous demandons de la transparence, parce qu'elle fait partie des marchés qui fonctionnent normalement. C'est pour cette raison qu'elle a tant d'importance à nos yeux. Quand vous avez six ou huit possibilités, c'est le marché qui s'occupera du service, des prix, des coûts et de l'efficience.

The changes on data are about transparency because that's what you have in a normally functioning market. You don't need that costing determination in a competitive market, but in a monopoly market our submission is that you do.

Les changements de données sont liés à la transparence, étant donné que c'est ce qui existe dans les marchés qui fonctionnent normalement. Il n'est pas nécessaire de procéder à un calcul des frais, dans un marché compétitif, mais dans un monopole, nous croyons que c'est ainsi que ça se passe.

To help us, please look at it through the lens of what would bring real competition or be a proxy for competition. That is what we're asking for. I hope that answers your question.

Si vous voulez nous aider, envisagez, s'il vous plaît, les choses sous cet angle, en vous demandant ce qui favoriserait une réelle concurrence ou un semblant de concurrence. C'est ce que nous demandons. J'espère que cela répond à votre question.

Mr. Marshall: I have one follow-up. I think you asked what prevented these things from happening. In another way of saying the absence of market dynamics, it's our experience that unless the railways are compelled to do something against their own interests, they're not very likely to do that.

M. Marshall : J'ai une autre réponse. Je crois que vous avez demandé pour quelles raisons ça ne se faisait pas. Pour parler en d'autres mots de l'absence d'une dynamique des marchés, selon notre expérience, si les compagnies ferroviaires ne sont pas obligées de faire quelque chose qui ne serait pas à leur avantage, elles ne sont pas vraiment susceptibles de le faire.

That's the reason why we don't have an abundance of transparency. That's the reason why we don't have as constructive working relationships as we would like on terms that we would deem to be more market-like or more transparent. It's because they're not required to do that.

C'est pour cette raison que nous n'exagérons pas sur la transparence. C'est pourquoi nous n'entretenons pas des relations de travail aussi constructives que nous l'aurions voulu sous des formes que nous aimerions être plus commerciales ou plus transparentes. C'est parce qu'ils ne sont pas obligés d'agir ainsi.

Mr. Neuheimer: Very quickly, Senator Galvez, you have really touched on a key point in terms of transparency. For me, both the things we're asking for in our submission, whether it's that the agency provides the costing information at the beginning of the FOA process or the agency has the power to investigate things on its own, I think both of these would actually enhance the transparency for us as shippers dealing with the rail carrier. I think both those recommendations would help.

M. Neuheimer : Très rapidement, sénatrice Galvez, vous avez vraiment mis le doigt sur un point sensible en parlant de la transparence. À mon avis, les deux choses que nous demandons, dans notre mémoire, à savoir que l'office fournisse l'information touchant le coût dès le début du processus d'arbitrage des propositions finales et que l'office ait le pouvoir de mener des enquêtes de son propre chef... Je crois que ces deux choses augmenteraient réellement la transparence des échanges que nous, les expéditeurs, faisons avec les transporteurs ferroviaires. Je crois que ces deux recommandations seraient utiles.

To the question of Senator Mercer and the point Senator Dawson was making earlier, I can tell you we have spent many hours trying to come to a consensus on what the shippers want. Unfortunately, it's a very imperfect world. In our world of shippers there are many different sectors with different priorities, but I think there are some recurring themes that you've seen some tonight. We will follow up and send you the letter that six of the associations, including Fertilizer, Mining, ourselves, Chemistry and a few others, signed on to so you can see the two points we are highlighting there in common.

J'aimerais revenir sur la question du sénateur Mercer et sur le sujet que le sénateur Dawson a abordé plus tôt pour vous dire que nous avons consacré bien des heures à la recherche d'un consensus quant à ce que les expéditeurs désiraient. Malheureusement, le monde est loin d'être parfait. Dans le milieu des expéditeurs sont réunis de nombreux secteurs différents dont les priorités sont différentes, mais je crois que vous avez constaté ici ce soir que certains thèmes sont récurrents. Nous allons assurer un suivi et vous faire parvenir la lettre signée par six associations, celles des fertilisants, des mines, des produits chimiques de même que la nôtre et deux ou trois autres, et vous pourrez voir les deux points que nous considérons tous comme prioritaires.

On review of the bill hopefully you will agree there is at least one common theme out there in the submissions you've heard that makes sense to you and you will go back to the house with this bill. Hopefully the house agrees with you and sees fit to include whatever that is to try to make it better.

Quand vous reverrez ce projet de loi, nous espérons que vous serez d'accord pour dire qu'il y a dans les exposés que vous avez entendus aujourd'hui au moins un thème commun qui vous semble logique, et que vous recommanderez à la Chambre d'adopter le projet de loi. Il est à espérer que la Chambre sera d'accord avec vous et qu'elle jugera qu'il convient d'inclure ce qu'il faut, peu importe de quoi il s'agit, pour l'améliorer.

There will be no magic bullet solution. As I said earlier, the history of this legislation and work is incrementalism. We have to do as much as we can to go as far as we can in this bill, realizing that we will not solve everything this time around; but we can certainly do our best to go as far as we can.

Il n'y a pas de solution miracle. Comme je l'ai déjà dit, l'historique du projet de loi et de tout le travail connexe a trait à une mise en œuvre graduelle. Nous devons faire tout ce qu'il nous est possible de faire pour que le projet de loi avance le plus possible, en sachant que nous ne réglerons pas tout en une seule fois; mais nous pouvons certainement faire de notre mieux pour régler des choses le plus possible.

The Chair: We circulated those documents. This has been a great session. You have been very informative and compelling. We enjoyed it very much. Thank you very much, witnesses.

Le président : Nous avons distribué ces documents. C'était une excellente séance. Vous avez été très informatif et convaincant. Nous avons beaucoup apprécié vos exposés. Merci beaucoup aux témoins.

We are continuing our study with the next panel. I would like to welcome Chris Roney, Past President, Engineers Canada; Vee Kachroo, Senior Vice President of Operations, Canpotex Limited; James Clements, Vice President for Strategic Planning

Nous allons poursuivre notre étude avec les prochains témoins. J'ai le plaisir d'accueillir Chris Roney, président sortant d'Ingénieurs Canada, Vee Kachroo, vice-président directeur, Opérations, Canpotex Limited, James Clements, vice-président,

and Transportation Services, Canadian Pacific; and Jeff Ellis, Chief Legal Officer and Corporate Secretary, Canadian Pacific.

Thank you for attending our meeting. I will invite Mr. Roney to start, and then we will go to Mr. Kachroo and Mr. Clements.

Chris Roney, Past President, Engineers Canada: Our testimony today pertains directly to section 11 of the Railway Safety Act, specifically in relation to the design, build and maintenance stages of engineering work in Canada.

There are two recommendations I will discuss. The first is that licensed professional engineers be involved in the entire life cycle of railway infrastructure. Licensed engineers are required to meet high standards of knowledge, skill and experience, and are bound by a stringent code of ethical conduct.

Most important, they are accountable to the public for their work. In fact, professional engineers, unlike most of the other learned professions, are required to place the public welfare above all else, even above their own employers. This paramount duty includes the safeguarding of life, health, property, economic interest and the environment. It's one of the key things that sets a licensed engineer apart from others who may be charged with safeguarding Canada's infrastructure.

Key decisions and directions must be made on the basis of unbiased, sound engineering advice and expertise that balance the costs with the long-term benefits, while never compromising on public welfare. This is why it's so critical that professional engineers be at the table, guiding the process throughout the entire life cycle of rail projects.

Recent events have painfully demonstrated the importance of ensuring that we have the right people with the right knowledge and skills who are both unbiased and accountable for the public good whenever our country's infrastructure is concerned. It's also essential in ensuring that we have resilient rail infrastructure.

This brings me to my second recommendation that climate vulnerability assessments be carried out on Canada's rail infrastructure and that it be adapted to the potential risks associated with the changing climate. Resiliency in civil infrastructure is the driving force behind productive societies, stable industries and increased public confidence.

Planification stratégique et services de transport, Canadien Pacifique, et Jeff Ellis, chef des services juridiques et secrétaire général, Canadien Pacifique.

Merci de vous être présentés à notre réunion. J'inviterais M. Roney a commencer, après quoi ce sera le tour de M. Kachroo et de M. Clements.

Chris Roney, président sortant, Ingénieurs Canada : Notre témoignage portera aujourd'hui uniquement sur l'article 11 de la Loi sur la sécurité ferroviaire et en particulier sur la conception, la construction et l'entretien des installations ferroviaires au Canada.

Je vais discuter de deux des recommandations. La première vise à ce que des ingénieurs professionnels agréés participent à toutes les étapes du cycle de vie des infrastructures ferroviaires. Les ingénieurs agréés ont l'obligation de respecter des normes élevées en matière de connaissances, de compétence et d'expérience, et ils sont régis par un code déontologique très sévère.

Fait plus important encore, ils sont responsables devant le public de leur travail. En fait, les ingénieurs professionnels, contrairement aux membres de la plupart des autres professions, sont tenus d'assurer avant tout le bien-être du public, avant même le bien-être de leurs propres employeurs. Ce devoir primordial concerne la protection de la vie, de la santé, des biens, des intérêts économiques et de l'environnement. C'est une des principales différences entre les ingénieurs agréés et les autres professionnels, par exemple ceux dont la tâche est de protéger les infrastructures du Canada.

Les décisions clés et les grandes orientations doivent être fondées sur des conseils avisés et impartiaux d'ingénieurs et d'experts qui tiennent autant compte des coûts que des avantages à long terme et qui gardent constamment à l'esprit le bien-être du public. C'est pourquoi il est si important que des ingénieurs professionnels soient présents et participent à toutes les étapes du cycle de vie des projets ferroviaires.

Des événements récents ont cruellement mis en relief l'importance de nous assurer que, pour tout ce qui concerne l'infrastructure de notre pays, nous pouvons compter sur les bonnes personnes, qui possèdent les connaissances et les compétences nécessaires, qui sont impartiales et prennent la responsabilité du bien-être du public. Il est egalement essentiel de nous assurer que notre infrastructure ferroviaire est résiliente.

Cela m'amène à ma deuxième recommandation, visant à ce que l'infrastructure ferroviaire du Canada fasse l'objet d'évaluations de la vulnérabilité au climat et puisse être adaptée aux risques potentiels découlant des changements climatiques. La résilience des infrastructures civiles est le moteur de la productivité des sociétés, de la stabilité de l'industrie et d'une confiance accrue du public.

However, Canada's infrastructure report card noted that much of our current infrastructure is vulnerable to the effects of extreme weather. This presents an avoidable risk, not only to public safety but also to the country's economy.

Or, le Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes indique qu'une bonne partie de nos infrastructures actuelles sont vulnérables aux effets des conditions climatiques extrêmes. Cette vulnérabilité entraîne un risque, non seulement pour la sécurité du public, mais aussi pour l'économie du pays, et ce risque pourrait être évité.

For example, floods and record high water flows severely damaged the Hudson Bay Railway line this past May. This event damaged five bridges, washed away 19 sections of track bed, and required a significant number bridges and culverts to be reassessed. This specific rail line transports food, supplies and people to the remote community of Churchill, which is a popular tourist destination. The rail service disruptions have caused goods, services and people to resort to air transportation at great expense.

Par exemple, des crues importantes et des débits d'eau sans précédent ont gravement endommagé les voies du Chemin de fer de la Baie d'Hudson, en mai dernier. Les événements ont endommagé 5 ponts, emporté 19 sections de la plateforme de la voie et exigé une nouvelle vérification d'un nombre important de ponts et de ponceaux. Cette ligne ferroviaire sert en particulier au transport de denrées alimentaires, de fournitures et de gens vers la collectivité éloignée de Churchill, une populaire destination touristique. L'interruption du service ferroviaire a fait en sorte que tout le transport a dû se faire par voie aérienne, à grands frais.

With objective climate vulnerability assessments, infrastructure owners, managers and others can gain an early awareness of the potential impacts that extreme weather events could have on the infrastructure serving communities across the country, and they can plan and build accordingly.

Des évaluations objectives de la vulnérabilité au climat permettront aux propriétaires des infrastructures, aux gestionnaires et à d'autres intervenants d'être renseignés rapidement sur les répercussions potentielles des phénomènes météorologiques extrêmes sur les infrastructures qui desservent les collectivités de toutes les régions du pays, en leur permettant de planifier et de construire les infrastructures en conséquence.

Engineers Canada, in collaboration with Natural Resources Canada, has developed a climate risk assessment tool that can greatly enhance the resilience of infrastructure and decrease the severity of climate impacts on individual and business economic interests.

Ingénieurs Canada, avec la collaboration de Ressources naturelles Canada, a mis au point un outil d'évaluation des risques climatiques qui permet d'améliorer grandement la résilience des infrastructures et d'atténuer la gravité des répercussions du climat sur les intérêts économiques des particuliers et des entreprises.

The public infrastructure engineering vulnerability committee protocol, known as PIEVC, gives engineers, as well as others, a tool to design and construct railway infrastructure that will withstand our rapidly changing climate.

Le Protocole du Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques, qu'on appelle aussi le CVIIP, constitue pour les ingénieurs et d'autres intervenants un outil de conception et de construction d'infrastructures ferroviaires qui résisteront aux changements rapides du climat.

The protocol has been applied to infrastructure systems more than 40 times already in Canada and three times internationally. We strongly encourage the federal government to adopt assessment and prevention tools such as PIEVC to be a condition for funding approvals, acceptance of environmental impact assessments, and approving projects that involve rehabilitation, maintenance and decommissioning of existing infrastructure. This will contribute to the safeguarding of the environment, the economy and public safety.

Le protocole a été appliqué aux systèmes d'infrastructure plus d'une quarantaine de fois déjà au Canada, et trois fois ailleurs dans le monde. Nous encourageons vivement le gouvernement fédéral à imposer l'utilisation d'outils d'évaluation et de prévention tels que le CVIIP comme condition de l'approbation des demandes de financement, de l'acceptation des évaluations des impacts environnementaux et de l'approbation de projets touchant la remise en état, la revalorisation et le déclassement d'infrastructures existantes. C'est une façon de contribuer à la protection de l'environnement, de l'économie et de la sécurité publique.

Mr. Chair, thank you for allowing Engineers Canada to present our recommendations to the committee today. I assure you that our profession is ready and willing to ensure that Canada's railway system is resilient, safe and continues to be an enabler of Canada's economy.

Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir invité Ingénieurs Canada à présenter nos recommandations au comité aujourd'hui. Je vous assure que les membres de notre profession sont prêts et disposés à assurer la résilience et la sécurité du

réseau de transport ferroviaire du Canada afin qu'il demeure un moteur de l'économie canadienne.

The Chair: Did translation get all that? You spoke very quickly.

Le président : Est-ce que les interprètes ont tout saisi? Vous avez parlé très vite.

Mr. Roney: I was told I had four minutes and so much to share. It's all in writing for you.

M. Roney : On m'a dit que j'avais quatre minutes, et j'en avais énormément à dire. Vous pouvez retrouver tout cela dans le document écrit.

The Chair: Mr. Kachroo, you are next.

Le président : Monsieur Kachroo, vous êtes le suivant.

Vee Kachroo, Senior Vice President, Operations, Canpotex Limited: Canpotex is the world's premier potash exporter. Based out of Saskatoon, we market and deliver over 10 million metric tons of potash each year to 130 customers in 40 countries on behalf of our shareholders, Mosaic and Nutrien. This translates into over 110,000 rail car shipments.

Vee Kachroo, vice-président directeur, Opérations, Canpotex Limited : L'entreprise Canpotex est la plus grande exportatrice de potasse du monde, et son siège social se trouve à Saskatoon. L'entreprise commercialise et expédie plus de 10 millions de tonnes métriques de potasse chaque année. Elle compte 130 clients dans 40 pays, et ses actionnaires sont Mosaic et Nutrien. Son volume d'affaires équivaut à plus de 110 000 expéditions par voie ferroviaire.

Our shipments represent approximately $3 billion worth of exports, which contribute approximately $500 million in tax revenues to Canadian governments. We are one of the largest overseas exporters sending our products to key markets like Brazil, China and India. We are also one of the largest rail users in this country.

Nous exportons pour environ 3 milliards de dollars de marchandises, ce qui représente quelque 500 millions de dollars de recettes fiscales pour les gouvernements canadiens. Notre entreprise est l'une des principales exportatrices du pays, et nous comptons des marchés clés au Brésil, en Chine et en Inde. Elle est également l'une des principales utilisatrices du réseau ferroviaire du pays.

Part of our competitive advantage overseas is our reputation as a reliable shipper. To strengthen that reputation, we have invested heavily in our own highly integrated supply chain. It includes over 5,000 custom designed rail cars built in Hamilton and our own rail car facility in Lanigan, Saskatchewan. We charter over 235 voyages. We also own export terminals in Vancouver, British Columbia; Portland, Oregon; and Saint John, New Brunswick. We have a lot of skin in the game.

Une partie de notre avantage concurrentiel, à l'étranger, est liée à notre réputation d'expéditeur fiable. Pour soutenir cette réputation, nous avons investi massivement dans notre propre chaîne d'approvisionnement hautement intégrée. Cette chaîne comprend plus de 5 000 wagons conçus sur mesure et construits à Hamilton de même que notre propre installation d'entretien des wagons à Lanigan, en Saskatchewan. Nous affrétons plus de 235 navires et nous possédons des terminaux d'exportation à Vancouver, en Colombie-Britannique, à Portland, en Oregon, et à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Nous avons misé gros dans cette aventure.

In essence, the only portion of the supply chain we do not control is rail transport. Inadequate rail service has the potential to harm our reputation as a reliable shipper, as well as diminish the competitiveness of Canadian potash overseas.

Essentiellement, la seule partie de la chaîne d'approvisionnement que nous ne contrôlons pas, c'est le transport ferroviaire. Un service ferroviaire inadéquat peut nuire à notre réputation d'expéditeur fiable, mais aussi nuire à la compétitivité de la potasse canadienne sur les marchés étrangers.

Today, I would like to specifically discuss rail transportation to Saint John, New Brunswick. Saint John is an important part of Canpotex's supply chain. Potash exports through that port contribute to the economic activity of the region. In 2017, over 1 million tonnes of potash were shipped through Saint John. It is a high cost corridor but Canpotex is captive to CN, which provides the only rail services to our Saint John terminal via direct Canadian route.

Aujourd'hui, j'aimerais parler plus précisément du transport ferroviaire jusqu'à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Saint John est maillon important de la chaîne d'approvisionnement de Canpotex. Les exportations de potasse à partir de ce port contribuent à l'activité économique de la région. En 2017, un volume supérieur à un million de tonnes de potasse a été expédié à partir de Saint John. C'est un corridor qui coûte cher, mais Canpotex est captive du CN, seule compagnie à assurer un service ferroviaire vers notre terminal de Saint John par une route directe au Canada.

Canpotex has no alternative if CN does not provide adequate conditions of service or if CN charges higher rates than those that would prevail under competitive conditions. It has been our experience that when CN experiences delay it is felt inordinately on Canpotex's eastbound trains captive to CN. The delay comes at a cost to Canpotex and makes Saint John a less attractive shipping option, which puts that port and that terminal at risk.

Canpotex n'a aucune solution de rechange advenant que le CN n'assure pas des conditions de service adéquates ou qu'il impose des tarifs plus élevés que ceux qui prévaudraient s'il existait une concurrence. Selon notre expérience, lorsque le CN connaît des retards, les répercussions sont démesurées pour les trains de Canpotex qui se dirigent vers l'est sur les voies exclusives du CN. Ces retards entraînent des coûts pour Canpotex et font de Saint John une option d'expédition moins attrayante, et le port et le terminal sont par conséquent menacés.

Without access to competitive and reliable rail service options to Saint John, those shipments would instead be diverted to our Vancouver or Portland terminal. We recognize that government has tried to address competition for rail service for captive shippers through long-haul interswitching, or LHI, in Bill C-49.

Sans un accès à un service ferroviaire compétitif et fiable vers Saint John, nous allons devoir faire ces expéditions à partir de notre terminal de Vancouver ou de celui de Portland. Nous savons toutefois que le gouvernement a tenté de régler la question de la concurrence dans les services ferroviaires pour les expéditeurs captifs grâce à la disposition sur l'interconnexion longue distance du projet de loi C-49.

However, as currently drafted, Canpotex could not use this remedy for shipments to Saint John because the nearest interchange at Montreal is located within the Quebec-Windsor exclusion zone. As a solution, we're seeking a modest amendment to Bill C-49 to exempt shipments destined for the Maritimes from the Quebec-Windsor LHI exclusion zone. It's a regional remedy that is practical, and we have provided a suggested wording in our brief.

Toutefois, Canpotex ne pourrait pas utiliser cette disposition dans sa forme actuelle pour ses expéditions vers Saint John, étant donné que l'échangeur le plus proche est celui de Montréal, situé dans la zone d'exclusion du corridor Québec-Windsor. Nous proposons pour solution de modifier légèrement le projet de loi C-49 et de prévoir une exemption pour les expéditions destinées aux Maritimes et circulant dans la zone d'exclusion de l'ILD Québec-Windsor. C'est une solution d'application régionale qui est pratique, et nous avons proposé un libellé, dans notre mémoire.

Our suggestion is in line with the bill's current exemptions for shipments originating in northern Quebec. Similarly, it provides a fair regional remedy for captive shippers destined for the Maritimes. This is a matter of fairness.

Notre suggestion est conforme aux exemptions déjà prévues dans le projet de loi pour les expéditions en provenance du nord du Québec. De même, elle représente une solution régionale équitable pour les expéditeurs captifs qui font des affaires dans les Maritimes. C'est une question d'équité.

There are other alternative approaches that we could provide for exemption for shipments of potash to Saint John or the Maritimes. We respectfully ask that you consider our recommendations regarding LHI.

Nous pourrions vous proposer d'autres approches, par exemple prévoir une exemption pour les expéditions de potasse à destination de Saint John ou des Maritimes. Nous vous prions humblement d'examiner nos recommandations touchant l'ILD.

In our view, these modest changes provide fairness relative to other shipments. It would make Saskatchewan to the Port of Saint John a more competitive and reliable corridor for the overseas export of potash. Thank you.

À notre avis, ces modestes changements assurent l'équité de toutes les expéditions. Ils feraient du corridor entre la Saskatchewan et le port de Saint John un corridor plus compétitif et plus fiable pour les expéditions de potasse à l'étranger. Je vous remercie.

Jeff Ellis, Chief Legal Officer and Corporate Secretary, Canadian Pacific: I am joined by my colleague, James Clements, Vice-President of Strategic Planning and Transportation Services. Our overall message is that the Senate should move to pass this bill expeditiously.

Jeff Ellis, chef des services juridiques et secrétaire général, Canadien Pacifique : Je suis venu avec mon collègue, James Clements, vice-président, Planification stratégique et services de transport. Notre message général, c'est que le Sénat devrait s'empresser d'adopter ce projet de loi.

Bill C-49 is not a perfect bill. We have concerns with elements of it, as you're aware, particularly with respect to the lack of reciprocity vis-à-vis American railways that will disadvantage Canadian railways under the proposed new long-haul interswitching regime.

Le projet de loi C-49 n'est pas parfait. Certains des éléments qu'il contient nous préoccupent, comme vous le savez, en particulier l'absence de réciprocité avec les chemins de fer américains, qui désavantagera les chemins de fer canadiens en

raison du nouveau régime d'interconnexion de longue distance proposé.

That being said, at this juncture the passage of the legislation is necessary for two reasons.

Cela dit, dans la conjoncture actuelle, l'adoption de la loi est nécessaire pour deux raisons.

First, without question, it enables a material improvement to safety by mandating the installation of locomotive voice and video recorders, or LVVRs, with some limited but appropriate scope for proactive use of the technology by railway companies.

Premièrement, il ne fait aucun doute que ce projet de loi permettra d'améliorer la sécurité de manière notable, puisqu'il prévoit l'installation d'appareils d'enregistrement audio-vidéo dans les locomotives en donnant aux compagnies de chemin de fer un pouvoir limité, mais approprié d'utiliser proactivement cette technologie.

Second, the adoption of Bill C-49 is needed to provide industry with certainty needed for investments in new equipment and expanded capacity, including potentially new grain hopper cars, which you heard about in the last session.

Deuxièmement, l'adoption du projet de loi C-49 est nécessaire, car elle fournira au secteur la certitude dont il a besoin pour investir dans de nouveaux équipements et l'augmentation de la capacité, y compris, peut-être, de nouveaux wagons-trémies, dont vous avez entendu parler lors de la dernière séance.

With respect to safety, CP is proud to have achieved the lowest train accident frequency of all class 1 railways in North America for the past 12 years. This is based on our increased capital investments in infrastructure, deploying new technologies, and driving down equipment and track failures.

En ce qui concerne la sécurité, le CP est fier d'afficher la plus faible occurrence d'accidents de train de la catégorie 1 en Amérique du Nord depuis 12 ans. C'est le résultat de nos investissements accrus dans les infrastructures, du déploiement de nouvelles technologies et de la diminution du nombre des défaillances des équipements et des ruptures de voies.

The adoption of LVVR technology is one of the most important steps that can be taken to strengthen railway safety in Canada because human factors are now the leading cause of railway incidents.

L'adoption de la technologie des enregistrements audio-vidéo est une des plus importantes mesures que l'on puisse prendre pour renforcer la sécurité ferroviaire au Canada, puisque l'on sait que les facteurs humains sont la principale cause des incidents ferroviaires.

Data published annually by the Transportation Safety Board indicates that on average more than half, or 53.9 per cent, of all railway incidents since 2009 have been caused by human factors. Action is needed to tackle this category of incidents to make sure meaningful improvements to railway safety are made in Canada. LVVRs are the tool that will allow us to do this in a substantive way.

Les données que publie chaque année le Bureau de la sécurité des transports indiquent que, en moyenne, plus de la moitié, ou 53,9 p. 100, des incidents ferroviaires survenus depuis 2009 ont été causés par des facteurs humains. Il faut faire quelque chose et s'attaquer à cette catégorie d'incidents et s'assurer que des améliorations significatives en matière de sécurité seront apportées au Canada. Les enregistrements audio-vidéo sont l'outil qui nous permettra de le faire effectivement.

The evidence from other jurisdictions is compelling. Since the implementation of DriveCam technology in transit buses, New Jersey Transit saw a 68 per cent reduction in bus collisions from 2007 to 2010. The number of passenger injuries fell 71 per cent in the same period. Rail commuter Metrolink in California similarly saw a significant reduction in red signal violations and station platform overruns with LVVR.

Les données probantes recueillies dans d'autres administrations sont on ne peut plus convaincantes. Depuis l'installation des caméras du système DriveCam dans les autobus de son réseau de transport en commun, New Jersey Transit a observé une diminution de 68 p. 100 des accidents d'autobus entre 2007 et 2010. Le nombre de blessures subies par les passagers a chuté de 71 p. 100 pendant la même période. Le service de transport en commun sur rail Metrolink, en Californie, a de la même manière observé une importante diminution des cas de violation des signaux rouges et de dépassement des plateformes dans les stations depuis qu'il utilise des enregistrements audio-vidéo.

In order to maximize the safety benefits of LVVR technology, it is essential that railways be permitted limited proactive use of the data. Systemic safety issues need to be exposed before an accident occurs so as to enable proactive development of effective and appropriate corrective action.

Si l'on désire maximiser les avantages pour la sécurité de la technologie des enregistrements audio-vidéo, il est essentiel de donner aux compagnies de chemin de fer un pouvoir limité d'utilisation des données recueillies. Les enjeux systémiques en matière de sécurité doivent être révélés avant qu'un accident ne survienne, de manière à pouvoir élaborer de façon proactive des mesures correctives efficaces et appropriées.

Bill C-49 will allow railways to use LVVR data only in certain limited circumstances and within appropriate, carefully circumscribed limits to improve safety while maintaining the privacy of railway employees. There is no desire or intent to use LVVR data to examine minor rule infractions that are not systemic.

Le projet de loi C-49 permettra toujours aux compagnies de chemin de fer d'utiliser les données tirées des enregistrements audio-vidéo dans certaines circonstances définies et selon des limites appropriées et circonscrites avec soin dans le but d'améliorer la sécurité tout en respectant la vie privée de leurs employés. Il ne s'agit pas d'utiliser les données tirées de ces enregistrements pour examiner des infractions mineures qui ne sont pas systémiques.

We know there are some who disagree with limited proactive LVVR data use by railways and that they are concerned about the privacy of employees. We understand those concerns and we recognize the need to ensure that technology is used respectfully.

Nous savons que certaines personnes ne sont pas d'accord avec l'idée de permettre aux compagnies de chemin de fer d'utiliser de façon limitée les données tirées des enregistrements audio-vidéo et qu'elles se préoccupent de la protection des renseignements personnels des employés. Nous sommes au courant de leurs préoccupations et nous reconnaissons qu'il faut s'assurer que la technologie est utilisée de façon respectueuse.

CP is committed to collaborating with Transport Canada and our unions as regulations are developed to govern the access and use of LVVR data by railway companies. We owe it to our employees, the communities where we operate and all Canadians to do everything we can to ensure the highest level of safety on our railroad.

CP s'est engagé à collaborer avec Transports Canada et nos syndicats pendant l'élaboration des règlements qui régiront l'accès aux données tirées des enregistrements et leur utilisation par les compagnies de chemin de fer. Nous devons à nos employés, aux collectivités où nous sommes présents et à l'ensemble des Canadiens de faire tout ce que nous pouvons pour assurer le plus haut niveau de sécurité qui soit sur nos chemins de fer.

It would be a mistake to amend Bill C-49 to prevent proactive use of LVVR data by railway companies. This would negate the strong potential for improving railway safety in Canada. Those are my comments. Thank you.

Ce serait une erreur de modifier le projet de loi C-49 pour empêcher l'utilisation proactive par les compagnies ferroviaires des données tirées des enregistrements audio-vidéo. Cela réduirait à néant le très grand potentiel d'amélioration de la sécurité des transports ferroviaires au Canada. C'est tout ce que j'avais à dire. Merci.

The Chair: I want to ask Mr. Roney a question before we get started. You mentioned that professional engineers should be involved in the entire life cycle of railway infrastructure.

Le président : J'aimerais poser une question à M. Roney avant de poursuivre. Vous avez dit qu'il fallait que des ingénieurs professionnels participent à toutes les étapes du cycle de vie des infrastructures ferroviaires.

Aren't they involved in the entire structure of infrastructure, or why are you saying that?

Ne participent-ils pas déjà à tous les aspects de cette infrastructure? Pourquoi dites-vous cela?

Mr. Roney: Not necessarily. Subsection 11(2) of the Railway Safety Act speaks to professional engineers approving all work that fall within the practice of professional engineering. That approval often comes very late in the game and isn't as fulsome as being involved in the entire life cycle.

M. Roney : Ce n'est pas nécessairement le cas. Le paragraphe 11(2) de la Loi sur la sécurité ferroviaire prévoit que les travaux d'ingénierie doivent être approuvés par un ingénieur professionnel. Cette approbation est souvent donnée très tard dans un projet; ce n'est pas aussi complet que si elle devait être donnée à chaque étape du cycle de vie.

A great deal of work involving engineering is done by others who don't have the accountability of professional engineers. The legislation speaks about engineering principles but it is very vague in its language.

The actual fact is that a great deal of engineering work within Canada's rail infrastructure is carried out without accountable oversight by professional engineers. That's the issue we're concerned about.

The Chair: It would be like my hiring a handyman rather than a plumber.

Mr. Roney: Sure.

The Chair: That's not good, or doing it myself.

Senator Plett: Mr. Chair, you already asked my first question, but don't apologize. I'm going to follow up on it.

I will ask the professional engineer and then segue that into asking Mr. Ellis or Mr. Clements from CP.

You used Churchill and Hudson Bay Rail as an example. Three senators are here from Manitoba and some of us have been on that railway many times.

That railway was built many, many years ago. Do you think there weren't professional engineers involved in building that dilapidated railway? It's where it is because it is built on muskeg. That muskeg, no engineer in the world will change that.

You seem to intimate that maybe if professional engineers had been involved we would have a great railway up there. I am not of that opinion. We have bridges collapsing because of earthquakes now. We have highways collapsing because of weather conditions.

Where are you going with the fact that if professional engineers were involved from start to finish everything would be good and we would have safe railways?

To Mr. Clements or Mr. Ellis, if we accept the recommendation of professional engineers, will that impact CP or your competitors? Senator Mercer talked about the stack of amendments we are looking at. This is one I hadn't even heard of before.

I would like you to explain that a littler further and then I would like a comment from CP to tell us what the cost would be of accepting the engineers' proposals.

Mr. Roney: That's an excellent question, and I appreciate the opportunity to address it as best I can.

Il arrive très souvent que des travaux associés à l'ingénierie soient réalisés par des personnes qui n'ont pas le niveau de responsabilité des ingénieurs professionnels. La loi mentionne les principes de l'ingénierie, mais la formulation est très vague.

Dans les faits, il arrive très souvent que des travaux d'ingénierie relatifs aux installations ferroviaires du Canada soient réalisés sans une surveillance responsable d'ingénieurs professionnels. C'est ce problème qui nous préoccupe.

Le président : C'est un peu comme si j'embauchais un homme à tout faire plutôt qu'un plombier.

M. Roney : Bien sûr.

Le président : Ce n'est pas bien, ni si je le faisais moi-même.

Le sénateur Plett : Monsieur le président, vous avez déjà posé ma première question, mais ne vous excusez pas. Je vais reprendre à partir de là.

J'aimerais m'adresser à l'ingénieur professionnel et enchaîner en posant des questions à M. Ellis ou M. Clements, du CP.

Vous avez donné l'exemple de Churchill et du Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Il y a ici trois sénateurs du Manitoba, et certains d'entre nous ont très souvent emprunté ce chemin de fer.

Ce chemin de fer a été construit il y a de très nombreuses années. Pensez-vous qu'aucun ingénieur professionnel n'a participé à la construction de ce chemin de fer délabré? Il est dans cet état parce qu'il a été construit dans des fondrières. Aucun ingénieur du monde ne peut changer le fait qu'il s'agit de fondrières.

Vous semblez dire que, si des ingénieurs professionnels avaient été consultés, nous aurions à la place un magnifique chemin de fer. Je ne suis pas de cet avis. Aujourd'hui, des ponts s'effondrent à cause de séismes. Des autoroutes s'effondrent à cause des conditions climatiques.

Où voulez-vous en venir en disant que, si des ingénieurs professionnels avaient participé à chacune des étapes, du début à la fin, tout irait bien, et nos chemins de fer seraient sûrs?

Je m'adresse maintenant à M. Clements ou à M. Ellis. Si nous acceptons la recommandation des ingénieurs professionnels, y aurait-il des répercussions sur le CP ou sur ses compétiteurs? Le sénateur Mercer a mentionné le très grand nombre d'amendements que nous devons examiner. Je n'avais jamais entendu parler de celui-là avant.

J'aimerais que vous m'expliquiez un peu mieux ce qu'il en est et ensuite, j'aimerais qu'un représentant du CP nous parle du coût qu'entraînerait l'adoption des propositions des ingénieurs.

M. Roney : C'est une excellente question, et je suis ravi d'avoir la possibilité d'y répondre de mon mieux.

Oftentimes the challenge we face is that engineering is often seen as investing in the right expertise. I talked about having the right people with the right knowledge and skills to be at the table when decisions are made.

Often engineering is seen as a cost rather than an investment. That's one of the challenges many times in a corporate environment where shareholder value seems to reign above all else. Cost often reigns over the accountability on the public safety side that a professional engineer would bring to the table. It's the missing piece of ensuring that public accountability is at the table when decisions are made.

Another thing is that many of the railways predate licensure of engineers, for instance, though engineers were certainly involved without the regulatory regime we have in place today. Much of the legislation predated the modern system of accountability that we have for licensed professional engineers. Furthermore, it's a federal jurisdiction, typically, whereas licensure for all of the professions is something done on a provincial basis.

A tradition and a culture have evolved over the years in the railways. Though railways certainly recognize the value of having the engineering expertise at the table, it is something we believe is important to reinforce by ensuring that it is not an option. It is a mandatory requirement that licensed professional engineers be there throughout the life cycle.

It wouldn't prevent, necessarily, some of the historical issues, but often engineers are not involved in the maintenance. Their looking at the whole life cycle is an important factor when it comes to ensuring the stability of our infrastructure.

Another portion of the answer is with regard to some of the things you're talking about, such has track beds being washed away and that sort of thing. These are effects we have seen of the evolving, changing climate. That was the second piece about the vulnerability assessments with the protocol I mentioned, the PIEVC protocol. It's part of the due diligence to ensure that such a protocol is followed to ensure we're taking into account the risks associated with these changes.

The way that engineering was done so many times in the past was a reliance on past behaviour being a reliable predictor of future events.

Senator Plett: I want CP to be able to answer as well.

Nous avons souvent un problème, c'est que l'ingénierie est souvent considérée comme un investissement dans une bonne expertise. J'ai dit qu'il fallait que des personnes compétentes, possédant les connaissances et les compétences nécessaires, soient présentes lorsque les décisions sont prises.

Il arrive souvent qu'on voie l'ingénierie comme un coût plutôt que comme un investissement. C'est un défi qui se présente très souvent dans le milieu des entreprises, où il semble que les profits pour les actionnaires soient la valeur dominante. Les coûts prennent souvent le pas sur la responsabilité en matière de sécurité publique qu'un ingénieur professionnel assurerait, s'il était présent. C'est le morceau du casse-tête qui manque si l'on veut s'assurer d'une responsabilité à l'égard du public au moment de prendre des décisions.

Il y a aussi le fait qu'un grand nombre de chemins de fer ont été construits à une époque où il n'y avait pas d'accréditation pour les ingénieurs, même si des ingénieurs ont certainement participé à la construction, même sans la réglementation qui existe aujourd'hui. La majorité des lois pertinentes sont plus anciennes que notre système moderne de reddition de comptes pour les ingénieurs agréés. En outre, l'accréditation relève de la compétence fédérale, alors qu'habituellement, l'accréditation pour le reste des ordres professionnels est de compétence provinciale.

Au fil des ans, le secteur ferroviaire s'est doté de ses propres traditions et de sa propre culture. Nous reconnaissons la valeur de l'expertise qu'apportent les ingénieurs aux discussions et nous croyons qu'il faut insister là-dessus en veillant à ce que ce ne soit pas simplement optionnel. Il faut obligatoirement qu'un ingénieur agréé soit présent dans le cycle de vie entier.

Cela ne préviendrait pas nécessairement les problèmes de longue date, parce qu'il arrive souvent que les ingénieurs ne soient pas consultés en ce qui concerne l'entretien. Il faut qu'ils puissent participer au cycle de vie en entier, parce que cela aiderait énormément à veiller à la stabilité de l'infrastructure.

Une autre partie de la réponse tient également à certaines choses que vous avez déjà mentionnées, par exemple les talus de voie ferrée qui sont lessivés ou d'autres choses du genre. Nous sommes conscients de ce genre d'impacts causés par les changements climatiques. Cela concerne la deuxième recommandation que j'ai soulignée, celle à propos des évaluations de la vulnérabilité, le Protocole du CVIIP. Cela fait partie de la diligence raisonnable dont nous devons faire preuve en veillant à ce qu'un protocole comme celui-ci soit appliqué; nous devons nous assurer de prendre en considération les risques que posent les changements.

Par le passé, les ingénieurs se fiaient majoritairement à ce qui s'était passé avant, parce qu'ils croyaient que cela reflétait bien l'avenir.

Le sénateur Plett : J'aimerais que le CP réponde également.

Mr. Roney: That is the opposite now. We can't rely on past historical data to rely on future events. That's why we need to do these climate vulnerability assessments.

M. Roney : C'est tout le contraire qui se passe à présent. Nous ne pouvons plus nous fier aux données recueillies dans le passé pour prédire ce qui se passera dans l'avenir. Voilà pourquoi nous avons besoin de mener des évaluations de la vulnérabilité au climat.

Senator Plett: Muskeg in Manitoba, of course, was there long before climate change was talked about.

Le sénateur Plett : Malgré tout, il y avait des fondrières au Manitoba bien avant que les changements climatiques ne deviennent un sujet d'actualité.

James Clements, Vice President, Strategic Planning and Transportation Services, Canadian Pacific: First, at CP we take safety very seriously. It's the number one focus of our company. We take pride in our reputation of having the lowest train accident frequency of any train company in North America. A lot of that has come through the diligence of the professional engineers that work for us and all the other people that maintain the infrastructure of our network.

James Clements, vice-président, Planification stratégique et services de transport, Canadien Pacifique : Je tiens avant tout à dire que le CP accorde une très grande importance à la sécurité. C'est la priorité numéro un de notre entreprise. Nous tirons une grande fierté de notre réputation : nous sommes la compagnie de chemin de fer qui a le plus faible taux de fréquence d'accidents de train en Amérique du Nord. Cela est en grande partie attribuable à la diligence des ingénieurs professionnels qui travaillent pour nous ainsi que toutes les autres personnes qui s'occupent de l'entretien des infrastructures de notre réseau.

We invest 20-plus per centof our revenues back into the company. The vast majority of that is into the engineering space. I think about $900 million of $1.3 billion or $1.4 billion will go into the physical infrastructure of our network. We take it very seriously. We invest very heavily.

Nous réinvestissons plus de 20 p. 100 de nos revenus dans l'entreprise, très majoritairement dans l'ingénierie. Je crois que sur un total de 1,3 milliard ou 1,4 milliard de dollars, 900 millions de dollars iront à l'infrastructure physique de notre réseau. C'est quelque chose que nous prenons vraiment au sérieux, et nous investissons énormément d'argent pour cela.

To the second point, we have a comprehensive risk assessment process. As part of that, we look at the vulnerability of our infrastructure. We've developed plans to mitigate the risks our infrastructure is exposed to.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question, nous avons un processus exhaustif d'évaluation du risque, lequel comprend une évaluation de la vulnérabilité de nos infrastructures. Nous préparons également des plans afin d'atténuer les risques auxquels sont exposées nos infrastructures.

The entire success of the company from the reputation of the communities we work in all the way through and subsequently to the revenue stream hangs on that infrastructure being well maintained, safely maintained and successfully operated 365 days a year.

La réussite de notre entreprise, en commençant par notre réputation auprès des collectivités où nous menons nos activités jusqu'à notre flux de rentrées au grand complet, repose sur une infrastructure bien entretenue, sécuritaire et exploitée correctement 365 jours par année.

Senator Bovey: I will follow up on that if I may because I have been following the Churchill issue very actively.

La sénatrice Bovey : Poursuivons dans le même ordre d'idées, si vous le voulez bien, parce que j'ai suivi de très près la situation à Churchill.

In fact, as Senator Plett said, many of us have been on that train a number of times. I tried to fly up a couple weeks ago to meet with some folks because air is the only way in there now. A cart was broken on the runway so in fact we landed in Rankin Inlet instead of Churchill. It was impossible to get to Churchill by any means on the day I was supposed to go, anyway.

À dire vrai, comme le sénateur Plett l'a mentionné, bon nombre d'entre nous ont pris ce train plus d'une fois. Il y a quelques semaines, j'ai essayé de m'y rendre en avion pour retrouver certaines personnes. Je n'avais pas d'autre choix, puisqu'on peut seulement y accéder par les airs à présent. Nous avons fini par atterrir à Rankin Inlet au lieu de Churchill, parce qu'il y avait un chariot brisé sur la piste d'atterrissage. Churchill était donc complètement coupée du monde le jour où j'étais censée m'y rendre.

I want to pick up on an analogy about the engineering and climate vulnerability assessment. Is what you're proposing similar to what many well-run condo corporations do by having engineer assessments on their parkades on an annual basis? You're really talking about it from a preventative measure.

Il y a une analogie que j'aimerais reprendre à propos de l'ingénierie et des évaluations de la vulnérabilité au climat. J'aimerais savoir si ce que vous proposez ressemble à ce que font beaucoup de sociétés de condominiums bien gérées, soit retenir les services d'un ingénieur pour évaluer leur stationnement intérieur annuellement. D'après ce que vous dites, cela semble être une approche surtout préventive.

If that's the case, when we take a look at the accident in Hells Gate last November 2017 with the spill, would that accident have been prevented had the infrastructure been assessed on a regular basis?

Si c'est bien le cas, je me demandais si l'accident qui s'est produit dans le canyon Hells Gate, en novembre 2017 — je parle du déversement — aurait pu être évité si l'infrastructure avait été évaluée de façon régulière?

To flip it the other way, we talked about the expenditure of doing these assessments. I would be interested in knowing what the savings are.

Prenons la question dans un autre sens. Nous avons déjà discuté du coût de ce genre d'évaluation. J'aimerais maintenant savoir quel genre d'économies elles permettent de réaliser.

In taking a look at the accidents that have happened, how many of them would have been prevented with this kind of regular engineering assessment as you look at the different terrains around the country, and not just Manitoba muskeg but British Columbia mudslides?

Regardons de plus près les accidents qui sont survenus. Combien d'entre eux auraient pu être évités si une évaluation technique de ce genre avait été effectuée régulièrement par rapport aux différents types de terrains au Canada, y compris les fondrières au Manitoba et les coulées boueuses en Colombie-Britannique?

Mr. Roney: I don't think I can give you an answer as to whether or not particular incidents would have been absolutely prevented necessarily. Your analogy, though, is reasonably on with regard to that preventative study for things like a parkade.

M. Roney : Je ne crois pas pouvoir affirmer que ces incidents en particulier auraient pu être complètement évités. Cependant, votre analogie est somme toute juste en ce qui concerne l'importance des évaluations préventives pour les stationnements intérieurs, par exemple.

This protocol provides a well documented, well thought out, due diligence exercise to ensure that these questions are being asked, the future is being looked at, and the implications are being studied. Introducing that rigour is what we're really recommending in going with an established protocol.

Le protocole prévoit un processus de diligence raisonnable bien documenté et bien conçu afin que l'on puisse veiller à ce que ce genre de questions soient posées, que les événements futurs soient pris en considération et que leurs impacts soient étudiés. Ce que nous recommandons, essentiellement, c'est de faire en sorte que le protocole établi soit suivi avec rigueur.

Senator Bovey: Is that a legislative concern or a regulatory concern? I am trying to figure out how much of what we've been hearing would better fit in regulations that can have an easier, more frequent review and update, and how many of them should be enshrined in legislation. As you know, an amendment is a more complex, slower update.

La sénatrice Bovey : Selon vous, cela devrait-il être enchâssé dans une loi ou un règlement? Je suis en train d'essayer de déterminer, à la lumière des témoignages, ce qui devrait être prévu dans la réglementation — ce que nous devons pouvoir examiner et modifier fréquemment et facilement — et ce qui devrait être inscrit dans la loi. Comme vous le savez, modifier une loi est un processus plus difficile et plus long.

Mr. Roney: You are the legislators. I don't have to tell you about ensuring the act is the enabling body that then can allow such flexibility in the regulations.

M. Roney : Je n'ai pas à vous dire à vous, législateurs, qu'il faut veiller à ce que la loi prévoie une grande flexibilité dans son règlement.

Certainly having it in regulations would seem to be a logical place.

À mon avis, le règlement est le choix logique.

The Chair: Colleagues, we're going to try to move this along a little quicker, so try to keep your questions short, your preludes short and your answers short.

Le président : Chers collègues, nous allons devoir essayer d'accélérer un peu les choses. Je vous prie d'essayer de demeurer brefs en ce qui concerne les questions, les préambules et les réponses.

Senator Mitchell: Thank you very much for mentioning the importance of climate change and its impact on future infrastructure investment issues. Maybe that's why the muskeg is melting. That's the engineering problem.

It turns out there is a lot of tension felt by shippers about railroads. I would like to give you a chance, Mr. Ellis and Mr. Clements, to answer the two specific points emphasized by the witnesses before, which were directed against you, really.

First, if they could, they would want more data from you. In fact, they say specifically that they think they should see every single one of your waybills so that they can see what the costs are across the system and how they would affect them.

Second, they would like to see the Canadian Transportation Agency be able to act on its own and not just on the basis of a complaint.

It seems to me that bears exactly on the tension, which is you need to make money so you can invest in very isolated lines and the capital that requires and they want to lower their costs, of course, so they can remain competitive.

How do those two features affect that specifically?

Mr. Ellis: If I could, I'll begin and then Mr. Clements will take it from there.

As a starting point, we heard a lot about monopoly, duopoly and captivity. I think it's important to acknowledge and it's straight out of the Emerson report, and there was a World Bank report as well in 2014, which said that since at least 2006 average freight rates in Canada and the U.S. were among the lowest in the world.

Service is without peer in the world. There is a problem with ongoing exploitation. If you look at the broader context of industrialized countries, it doesn't seem to be the case.

So when you begin from that, again, we think compromises have been made in the proposed bill. Essentially we will already provide, under the proposed legislation, additional data that will bring the provision of data to a situation comparable to that of the United States.

The supply chain is far greater than just the participation of railroad. As yet, we're the only party being compelled to provide this sort of information. As the senator points out, there's a significant cost associated with that.

Le sénateur Mitchell : Merci beaucoup d'avoir mentionné l'importance des changements climatiques et de leurs impacts sur les investissements en infrastructure dans l'avenir. C'est peut-être pour cette raison que les fondrières fondent de plus en plus. Il faudrait aborder le problème à la manière d'un ingénieur.

Il semble que les expéditeurs éprouvent énormément de tension par rapport aux chemins de fer. Monsieur Ellis, monsieur Clements, j'aimerais vous donner l'occasion de réagir à deux griefs précis que les témoins précédents ont soulevés directement à votre égard.

D'abord, ils voudraient, si possible, avoir accès à davantage de vos données. À dire vrai, ils ont dit explicitement qu'ils devraient pouvoir consulter la totalité de vos feuilles de route afin de pouvoir prendre connaissance des coûts dans l'ensemble du réseau et d'évaluer les impacts pour eux.

Ensuite, ils aimeraient que l'Office des transports du Canada soit en mesure d'agir de sa propre initiative, et non seulement en réaction aux plaintes.

À ce qu'il me semble, l'essentiel de la tension tient au fait que vous avez besoin de faire des profits pour les investir dans le capital nécessaire à la construction de voies ferrées très éloignées, tandis qu'eux veulent réduire leurs coûts afin, bien entendu, de demeurer compétitifs.

Comment leurs deux demandes pourraient-elles influer sur la situation?

M. Ellis : J'aimerais commencer. M. Clements pourra continuer une fois que j'aurai terminé.

Pour commencer, on entend toutes sortes de choses à propos de monopole, de duopole et de marché captif. Je crois qu'il est important de reconnaître que tout cela est tiré du rapport Emerson. En 2014, il y a aussi eu un rapport de la Banque mondiale selon lequel le taux de fret moyen au Canada et aux États-Unis était parmi les plus faibles du monde, du moins depuis 2006.

C'est le meilleur service au monde, mais il y a un problème avec l'exploitation continue. Cependant, cela ne semble pas être vrai si on s'intéresse au contexte général des pays industrialisés.

Donc, dans cette optique, nous croyons qu'il y a effectivement des compromis dans le projet de loi. En gros, nous prévoyons déjà, en vertu du projet de loi, fournir des données supplémentaires de façon à égaler ce qui se fait aux États-Unis en matière de communication de données.

La chaîne d'approvisionnement ne se résume pas seulement aux chemins de fer, loin de là. Et pourtant, il semble que ce ne soit qu'à nous qu'on demande de fournir ce genre de renseignements. Comme le sénateur l'a mentionné, cela suppose des coûts importants.

If you balance that against what it is we're trying to solve, the fact is that the data available will be comparable to that of the United States, which was held up as an example of a jurisdiction where it works well. I am not sure what more is being asked for or why further amendments should be entertained.

The additional piece to that is that business needs certainty and thrives on certainty. We have shareholders, investors and regular Canadians investing their pensions, et cetera. For us to move on and make significant investments like we would like to do with hopper cars, we need that certainty to proceed.

Senator Mitchell: Are you saying you're the only party being required to provide information as opposed to the shippers who aren't being required to provide that?

Mr. Ellis: For example, other modes such as trucking, et cetera, the emphasis appears to be largely on provision of rail data.

[*Translation*]

Senator Gagné: My question is for the Canadian Pacific witness. I wanted to mention that I asked the CN witnesses the same question yesterday. The chair of the Transportation Safety Board of Canada, Kathy Fox, who supports the proposal to give you access to random audio and video tapes for preventive purposes, explained the following to the committee during her testimony, and I quote:

[*English*]

> Canadian railways . . . have often demonstrated a very rules-based punitive culture. While progress is being made to improve that culture, the TSB nonetheless understands employee concerns about how this data might be used or misused.

[*Translation*]

End of quote. We heard this comment several times.

All in all, I have two questions for you. What has earned you this reputation, and what do you think is the added value of studying random recordings for preventive purposes in relation to the study of recordings that are related to minor incidents that have not been investigated by the board? By studying minor incidents, would you have enough material to improve your practices?

Comparez cela aux problèmes que nous essayons de régler. Le fait est que nous serons dans une situation semblable à celle des États-Unis par rapport à la communication de données. Les États-Unis avaient été pris en exemple comme pays où les choses fonctionnent bien. Je ne vois pas comment on pourrait en vouloir plus ou demander que d'autres modifications soient apportées.

J'aimerais également dire que les entreprises ont besoin de certitude. Le marché en a besoin pour prospérer. Nous devons tenir compte des intervenants, des investisseurs, des Canadiens ordinaires qui investissent leur fonds de pension, et cetera. Nous avons besoin de certitude avant de pouvoir prendre une décision et faire des investissements massifs, comme nous voulons le faire avec les wagons-trémies.

Le sénateur Mitchell : Êtes-vous en train de dire que vous êtes la seule organisation à qui on demande de fournir ce genre d'information? Ce n'est pas demandé aux expéditeurs?

M. Ellis : Par exemple, il y a d'autres modes de transport, comme le transport routier, et cetera. Mais il semble qu'on met surtout l'accent sur les données ferroviaires.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Je vais poser ma question au témoin du Canadian Pacifique. Je tenais à vous mentionner que j'ai posé la même question aux témoins du CN hier. La présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, Mme Kathy Fox, qui appuie la proposition de vous donner accès à des bandes audio et vidéo aléatoires à des fins de prévention, a expliqué ce qui suit au comité lors de son témoignage, et je cite :

[*Traduction*]

> [L]es compagnies ferroviaires canadiennes ont souvent eu des comportements révélant une culture punitive basée sur le respect des règles. Bien que des progrès aient été accomplis pour améliorer cette culture, le BST comprend les préoccupations des employés concernant l'utilisation, éventuellement abusive, de ce genre de données.

[*Français*]

Fin de la citation. On a entendu cette remarque à plusieurs reprises.

Tout compte fait, j'ai deux questions à vous poser. Qu'est-ce qui vous a valu cette réputation et quelle est, selon vous, la valeur ajoutée d'étudier des enregistrements aléatoires à des fins préventives par rapport à l'étude des enregistrements qui sont liés à des incidents mineurs n'ayant pas fait l'objet d'une enquête par le bureau? Grâce à l'étude des incidents mineurs, auriez-vous suffisamment de matériel pour améliorer vos pratiques?

[*English*]

Mr. Ellis: There are a number of pieces in there. If I miss anything, you'll let me know.

Senator Gagné: Sure.

Mr. Ellis: First, in terms of our reputation for being punitive or rules based, it's important to look at the context of a heavy industry. I came, still relatively recently, from the banking industry into the rail industry. One of the things when you move to a heavy industry like rail is the danger to individuals, communities and employees, et cetera. The emphasis on rules and compliance may seem at times severe from the outside, but the stakes are extremely high.

That said, culturally the rail industry in Canada has moved to perhaps more of a culture focused on safety management systems and not on individual punitive actions. We're looking for things that are systemic.

If we move on to LVVR, LVVR specifically has strong protections, not just under this proposed legislation but under section 28 of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act with its privilege protections. You can't use the information meant to be collected from the LVVR for disciplinary purposes outside of a very limited exception for very egregious action.

It will only be available to us either retroactively after an accident or incident has occurred or on a random sampling basis. This goes to the next part of your question as to what we would do with it. It would allow us to identify holes in our training and problems with our procedures, where it becomes evident to us from the voice and video recordings that the operators in the cab are overwhelmed with information or distracted by something going on in the cab or whatever.

If we see a pattern of that we can address it. We can change procedures and address those safety issues. Without that knowledge and ability to look into the cab and see, we miss all of that. That's the importance of it.

As far as being able to use it for individual performance or punitive, no, that's not the purpose. It's meant to address systemic safety concerns. It's a reasonable balance of safety and

[*Traduction*]

M. Ellis : C'est une question complexe. Si j'oublie quelque chose, je vous prie de me le faire savoir.

La sénatrice Gagné : Bien sûr.

M. Ellis : Premièrement, par rapport à notre réputation d'être punitifs ou être axés sur le respect des règles, je crois qu'il est important de placer cela dans le bon contexte, c'est-à-dire celui d'une industrie lourde. Il n'y a pas si longtemps que j'ai fait le saut du secteur bancaire au secteur ferroviaire. Une différence marquée dans une industrie lourde comme les chemins de fer est qu'il existe un danger pour les gens, les collectivités, les employés, et cetera. Vue de l'extérieur, l'insistance que l'on place sur les règles et la conformité peut sembler très stricte, mais c'est parce que les risques sont extrêmement élevés.

Cela dit, je crois que la culture qui règne au sein de l'industrie ferroviaire au Canada est à présent davantage axée sur les systèmes de gestion de la sécurité au lieu d'être axée sur des mesures punitives individuelles. C'est ce qui est systémique qui a de l'importance.

Maintenant, à propos des enregistreurs audio-vidéo de locomotive, les EAVL sont visés par des dispositions de protection particulièrement robustes, non seulement dans le projet de loi, mais également dans la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. L'article 28 concerne la protection des renseignements protégés. L'information recueillie à l'aide d'un EAVL ne peut pas être utilisée pour prendre des mesures disciplinaires contre quelqu'un, sauf dans le cas très précis où il s'est passé quelque chose d'extrêmement grave.

Nous aurons seulement accès à l'information de façon rétroactive, après un accident ou un incident, ou de façon aléatoire. Cela m'amène à la réponse à l'autre partie de votre question, par rapport à ce que nous comptons faire de l'information. Nous comptons l'utiliser pour cerner les lacunes dans notre programme de formation et les problèmes dans nos procédures lorsqu'il devient évident, par exemple, dans les enregistrements audio-vidéo que les chefs de train dans la cabine de conduite ont été submergés d'information ou distraits par quelque chose qui s'est passé dans la cabine ou n'importe quoi d'autre.

Lorsqu'on cerne un problème récurrent, nous pouvons prendre des mesures pour le corriger. Nous pouvons modifier les procédures et régler les problèmes de sécurité. Sans ce genre d'information, sans être en mesure de voir et d'écouter ce qui se passe dans la cabine de conduite, nous pourrions passer à côté de beaucoup de choses. Voilà pourquoi c'est important.

En ce qui concerne la capacité de l'utiliser pour le rendement individuel ou à des fins punitives, non, ce n'est pas le but. Cela vise à répondre aux préoccupations systémiques en matière de

privacy. PIPEDA itself contemplates that balance, essentially, for exemptions in the event of safety.

Senator Griffin: I am from Prince Edward Island, and we don't have a railway. We lost it in the mid-1980s or late 1980s. It was ripped up. Anyway, I am still very interested in how important the railway is to the Maritimes in general in terms of shipping.

This comment is for Mr. Kachroo. When the House of Commons committee was dealing with Bill C-49, I understand you were not a witness at that hearing.

Member of Parliament Ken Hardie proposed the amendment that was accepted to open up long-haul interswitching as an option for communities in Northern Quebec and British Columbia. He seems to have forgotten the Maritimes, so it was good to hear your point about the Maritimes this evening.

Do you have any idea how big a difference this would make in the Maritimes if it were opened up to long-haul interswitching?

Mr. Kachroo: I don't have clarity on all the Maritimes. I will come back to the Port of Saint John. We're talking about 100-150 jobs, or in that order of magnitude.

I would probably ask for comment from the port itself for the specifics, but I can tell you that when the mine in Sussex went down there was a dramatic drop in volume. We came in, bringing back long haul volume and jobs into that terminal.

The reality is that we're a very commercially market-oriented organization. There is a massive difference between having one railroad or two railroads. When we have two railroads, a lot of people will say that is not enough, but I can tell you that just going from one to two is a world of difference. We have very pointed conversations with both railroads, and we will work with both railroads.

We're a commercially savvy organization. We compete worldwide against a lot of competitors, so we recognize that. Even in this environment, we're good with two. When you only have one, you don't have a lot of places to go.

If you look at potash prices over the last 15 years, we're at the bottom of that period. If you look at rail prices in that same period, they've gone up every year. If we are to continue, we have to be not only competitive but reliable.

sécurité. Il s'agit d'un équilibre raisonnable entre la sécurité et le respect de la vie privée. La LPRPDE elle-même prévoit cet équilibre, essentiellement, en ce qui concerne les exemptions dans une situation liée à la sécurité.

La sénatrice Griffin : Je suis originaire de l'Île-du-Prince-Édouard, et nous n'avons pas de chemin de fer. Nous l'avons perdu au milieu ou vers la fin des années 1980. Il a été arraché. Quoi qu'il en soit, je suis toujours très intéressée de voir à quel point le chemin de fer est important pour les Maritimes en général en ce qui concerne l'expédition.

Ce commentaire s'adresse à M. Kachroo. Lorsque le comité de la Chambre des communes se penchait sur le projet de loi C-49, si je ne m'abuse, vous n'étiez pas un témoin à l'audience.

Le député Ken Hardie a proposé l'amendement visant à présenter l'interconnexion de longue distance comme une option pour les collectivités dans le nord du Québec et en Colombie-Britannique, lequel a été accepté. Il semble avoir oublié les Maritimes, il était donc agréable d'entendre votre point de vue ce soir au sujet des Maritimes.

Avez-vous une idée à quel point cela ferait une différence dans les Maritimes si l'interconnexion de longue distance y était accessible?

M. Kachroo : Je n'ai pas de précisions sur toutes les provinces maritimes. Je vais revenir sur le port de Saint John. Nous parlons de 100 à 150 emplois, ou de cet ordre-là.

Je demanderais probablement au responsable du port lui-même de me donner des précisions, mais je peux vous dire que, lorsque la mine de Sussex a fermé, il y a eu une baisse considérable du volume d'activité. Nous sommes entrés en jeu et avons rétabli le volume d'activités liées à la longue distance et les emplois dans ce terminal.

La réalité, c'est que nous sommes une organisation très axée sur le marché sur le plan commercial. Il y a une énorme différence entre le fait d'avoir un chemin de fer ou d'en avoir deux. Lorsque nous avons deux chemins de fer, beaucoup de gens diront que ce n'est pas suffisant, mais je peux vous dire que le simple fait de passer de un à deux fait une énorme différence. Nous avons des conversations très ciblées avec les responsables des deux chemins de fer, et nous collaborerons avec eux.

Nous sommes une organisation avisée sur le plan commercial. Nous rivalisons avec de nombreux concurrents à l'échelle mondiale; nous le reconnaissons. Même dans ce milieu, nous nous en sortons bien avec deux. Lorsqu'on n'en a qu'un seul, on n'a pas beaucoup d'endroits où aller.

Si on jette un œil aux prix de la potasse au cours des 15 dernières années, nous sommes dans le creux de cette période. Si on regarde les prix du transport ferroviaire au cours de la même période, ils ont augmenté chaque année. Si nous voulons

continuer, nous devons non seulement être concurrentiels, mais également fiables.

I will give you a real living, breathing example right now. All the railroads will tell you that over the last three or four months they have had more business and less power and crews. There is a shortage of service.

Je vais vous donner un exemple bien concret. Tous les responsables de chemins de fer vous diront que, au cours des trois ou quatre derniers mois, ils ont eu plus d'activités opérationnelles et ont embauché moins de personnel. Il y a une pénurie de services.

Going westbound out of Saskatchewan, when you release a rail car you'd have to wait from 1.5 days to 3 days to get that rail car. It used to be the same number going eastbound. Now it is 7 to 11 days.

En sortant de la Saskatchewan vers l'ouest, si on libère un wagon, il faudrait attendre de un jour et demi à trois jours pour le récupérer. C'était autrefois pareil en sortant vers l'est. À présent, le temps d'attente est de sept à onze jours.

Where you have no competition you are not tempted to behave in a responsible way. That's just a data-based observation. With some competition through LHI going to Saint John you can bring another railroad into the picture. Competition will enable better and more reliable service. It would enable us to look at the Port of Saint John as a more competitive option.

Si on n'a pas de concurrence, on n'est pas porté à se comporter de manière responsable. C'est simplement une observation fondée sur des données. Avec une certaine concurrence au moyen de l'interconnexion de longue distance qui se rend à Saint John, on peut ajouter un autre chemin de fer au tableau. La concurrence permettra d'améliorer le service et de le rendre plus fiable. Nous pourrions ainsi considérer le port de Saint John comme une option plus concurrentielle.

We need optionality. We talked about what is going on with the West Coast. We talked about infrastructure. We have talked about how long it will take to put money in to add capacity.

Nous avons besoin d'options. Nous avons parlé de ce qui se passe sur la côte Ouest. Nous avons parlé de l'infrastructure. Nous avons parlé du temps qu'il faudra pour investir afin d'accroître la capacité.

In the interim having Saint John is important to us, but if it comes to a point when the dollars do not make sense you have to make that hard decision. It puts one regional area at the mercy of another but dollars do come into play here.

Entre-temps, le fait d'avoir Saint John est important pour nous, mais si on en arrive à un point où l'investissement n'a pas de sens, on devra prendre cette difficile décision. Cela met une région à la merci d'une autre, mais l'argent entre en ligne de compte.

Senator Galvez: First I will ask a question of Mr. Ellis and then relate it to Engineers Canada.

La sénatrice Galvez : Je poserai d'abord une question à M. Ellis, puis je me tournerai vers Ingénieurs Canada.

The worst accident in inland Canada happened in Lac-Mégantic, Quebec. Some 47 people die. The accident happened when a small company, MMA, was carrying dangerous goods. They were given a contract by your company.

Le pire accident survenu à l'intérieur du Canada s'est produit à Lac-Mégantic, au Québec. Quelque 47 personnes sont mortes. L'accident est survenu lorsqu'une petite société, MMA, transportait des matières dangereuses. Votre entreprise lui avait accordé un contrat.

Do you think that having LVVR cameras in the cab of the train would have stopped that accident?

Pensez-vous que d'avoir des EAVL dans la cabine du train aurait empêché l'accident?

The relation I want to make with Engineers Canada is that we are professional engineers. We are followed by this federal program. We have ethical and ontological obligations that force us to declare untenable situations. If the professional engineers were there and suffering a lot of deregulation and a lot of abuse, I truly believe they would have the backing of their profession, their order and their school to say, "We cannot sustain this way of working." I think that could have made a difference in this situation.

Le lien que je souhaite établir avec Ingénieurs Canada est que nous sommes des ingénieurs professionnels. Nous faisons l'objet d'un suivi par ce programme fédéral. Nous avons des obligations éthiques et ontologiques qui nous forcent à déclarer les situations insoutenables. Si les ingénieurs professionnels étaient là et qu'ils faisaient face à beaucoup de déréglementation et d'abus, je crois vraiment qu'ils auraient l'appui de leur profession, de leur ordre et de leur école pour déclarer : « Nous ne pouvons pas maintenir cette façon de travailler. » Je pense que cela aurait pu faire une différence dans cette situation.

I just want you to comment on this.

Je veux simplement avoir votre avis à ce sujet.

Mr. Ellis: With respect to Lac-Mégantic, it has been in the media quite recently given the criminal proceedings that are under way. Some of the facts that have come to light point to factors that were outside of the cab, things like a lack of compliance culture, insufficient investment and failure to apply brakes, et cetera. It's not for me to —

Senator Galvez: TSB said 18 factors.

Mr. Ellis: There you go, yes. All of that is what it is. I can't speculate as to whether some part of that would have been impacted specifically by an LVVR.

What I can say, from an equipment perspective, is that we have managed to bring incidents down significantly by investments in technology. We have managed to bring them down significantly on the front of track failures. We've brought them down 39 per cent since 2007. It's 50 per cent on equipment failures.

On the hard factors of monitoring, et cetera, we have managed to reduce those sorts of incidents significantly. We're now at the point where again the toughest nut to crack is human behaviour. That's why we're of the view that LVVR is so important. It gives us the ability to know what is the distraction that takes place when an engineer in a train carrying dangerous goods blows through a signal. That's the hard part to get at. We can monitor wheels for hot spots, hot bearings, flat wheels, et cetera. What we can't do is get inside the cab to ensure safety management systems, policies and procedures are working effectively.

From the studies I've mentioned to you from other sectors like busing, it has proven to be highly effective.

Mr. Roney: I really appreciate your comments. One of the messages I wanted to get across is the concept of why an engineer should be involved. As Senator Plett was mentioning, would it have prevented this or that?

Do you know what? It is about accountability. It is not about corporate accountability. It is about personal accountability.

It is drilled into professional engineers that their paramount duty is beyond just their employer. Their paramount duty is to the public welfare, even if it goes against their employer.

M. Ellis : En ce qui concerne Lac-Mégantic, cela a paru dans les médias très récemment, étant donné les poursuites criminelles qui sont en cours. Certains des faits qui ont été révélés témoignent de facteurs qui étaient en dehors de la cabine, comme un manque de culture de conformité, un investissement insuffisant, le fait de ne pas mettre les freins, et cetera. Ce n'est pas à moi de…

La sénatrice Galvez : Le BST a mentionné 18 facteurs.

M. Ellis : Et voilà, oui. C'est bien de cela qu'il s'agit. Je ne peux pas dire si un EAVL aurait eu une incidence particulière sur certains des facteurs.

Ce que je peux affirmer, du point de vue de l'équipement, c'est que, en investissant dans la technologie, nous avons réussi à réduire considérablement les incidents au chapitre de la défectuosité des rails. Nous les avons réduits de 39 p. 100 depuis 2007. Cela monte à 50 p. 100 en ce qui concerne les défectuosités d'équipement.

En ce qui concerne les facteurs plus difficiles liés, par exemple, à la surveillance, nous avons réussi à réduire grandement ce genre d'incident. Nous nous retrouvons au point où, une fois de plus, le problème le plus difficile à régler est le comportement humain. C'est pourquoi nous sommes d'avis que l'EAVL est aussi important. Il nous donne la capacité de savoir quelle erreur d'inattention a été commise lorsqu'un conducteur dans un train qui transporte des marchandises dangereuses brûle un signal. C'est le plus dur à comprendre. Nous pouvons surveiller les roues pour détecter les points chauds, la surchauffe de roulements à billes, les méplats, et cetera. Ce que nous ne pouvons pas faire, c'est entrer dans la cabine pour nous assurer que les systèmes, les politiques et les procédures de gestion de la sécurité fonctionnent efficacement.

D'après les études dont je vous ai parlé, qui ont été réalisées dans d'autres secteurs, comme le transport par autobus, cela s'est avéré très efficace.

M. Roney : J'apprécie vraiment vos commentaires. Un des messages que je souhaitais faire passer est la raison pour laquelle un ingénieur devrait être mis en cause. Comme le disait le sénateur Plett, cela aurait-il évité tel ou tel incident?

Vous savez quoi? C'est une question de responsabilité. Ce n'est pas une question de responsabilité organisationnelle. C'est une question de responsabilité personnelle.

L'idée est ancrée chez les ingénieurs professionnels que leur devoir premier va au-delà de celui qu'ils ont envers leur employeur. Leur devoir premier est le bien-être public, même s'il va à l'encontre de leur employeur.

There are whistle-blowing provisions in the legislation. We talk about human behaviour, making humans accountable for their behaviour. That is the missing piece, and that is one of the messages I want to get to you.

As engineers we take career ending responsibility in what we do. I am a structural engineer. I had a case where we were doing a very tricky thing. The iron workers were a little worried about cutting off this column underneath this big building. I designed these transfer beams, and they wouldn't do it. I had to go down there and stand under there, not just to tell them that I checked everything and it was all good. I had to stand right under the beam while they cut it.

It is not just taking career ending responsibility sometimes. It's taking potentially life-ending responsibility. As an engineer, that's the difference. A licensed engineer brings that to the table.

Senator Mercer: I have all kinds of questions, but I will limit it to one section. I want to talk to our friends at CP. I am a little surprised about your attitude with the use of LVVRs. You have talked about using them for some disciplinary reasons if they come up.

Suggestions have been made by others and by the unions that maybe the keeper of the data should be the Transportation Safety Board where they could review them. That would mean we would have to have an enhanced Transportation Safety Board. I recognize that they might not have the wherewithal to review on an ongoing basis. They'll need to do that.

If they recognize safety issues, they can come back to the railroads and say, "Look, here are some things we noticed." You haven't acknowledged the fact that your unions and the other unions involved in railroads are pretty strong in their opposition to your having access to the data without having them filtered through some other organization such as the Transportation Safety Board.

What is wrong with the data being held by the Transportation Safety Board and the Transportation Safety Board raising their hand and saying, "CP, you have a safety problem; here is what we have noticed," and then working with you to fix that safety problem, even you do have a very good safety record? I appreciate that, and I acknowledge it.

Mr. Ellis: Again, we respect the privacy of our employees and our union workers, the lifeblood of our company.

La loi comporte des dispositions relatives à la dénonciation. Nous parlons de comportements humains, de tenir les gens responsables de leur comportement. Voilà la pièce manquante, et c'est l'un des messages que je souhaite vous faire passer.

En tant qu'ingénieurs, nous assumons des responsabilités qui peuvent mettre fin à notre carrière. Je suis ingénieur de structures. J'ai vécu un cas où nous faisions un travail très complexe. Les travailleurs du fer étaient un peu inquiets de couper une colonne située sous un grand bâtiment. J'avais conçu les poutres de transfert, et ils ne voulaient pas le faire. J'ai dû me rendre et me tenir en dessous de la poutre, pas seulement pour leur dire que j'avais tout vérifié et que tout était bon; je devais rester sous la poutre pendant qu'ils la coupaient.

Parfois, il ne s'agit pas que de prendre des responsabilités qui pourraient mettre fin à sa carrière; il s'agit de prendre des responsabilités qui pourraient mettre en danger des vies. En tant qu'ingénieur, c'est là la différence. Un ingénieur agréé tient compte de cela.

Le sénateur Mercer : J'ai toutes sortes de questions, mais je me limiterai à une partie. Je souhaite parler à nos amis du CP. Je suis un peu surpris de votre attitude envers l'utilisation des EAVL. Vous avez parlé de les utiliser pour des motifs disciplinaires, le cas échéant.

D'autres personnes ainsi que les syndicats ont suggéré que, peut-être, le gardien des données devrait être le Bureau de la sécurité des transports, où les pourraient être examinées. Cela signifierait que nous devrions avoir un Bureau de la sécurité des transports amélioré. Je reconnais qu'il n'a pas nécessairement les ressources nécessaires pour examiner les données de façon continue. C'est quelque chose qu'ils devront faire.

S'il est conscient de problèmes de sécurité, il peut retourner voir les responsables des chemins de fer et leur dire : « Regardez, voici certaines choses que nous avons remarquées. » Vous n'avez pas reconnu le fait que vos syndicats et les autres syndicats qui s'occupent des chemins de fer s'opposent fermement à ce que vous ayez accès aux données sans qu'elles aient été filtrées par une autre organisation, comme le Bureau de la sécurité des transports.

Qu'y a-t-il de mal à ce que les données soient détenues par le Bureau de la sécurité des transports et à ce que ce dernier dise : « CP, vous avez un problème de sécurité; voici ce que nous avons remarqué », puis qu'il collabore avec vous pour régler ce problème de sécurité, même si vous avez un très bon bilan en matière de sécurité? Je comprends cela, et je le reconnais.

M. Ellis : Encore une fois, nous respectons la vie privée de nos employés et de nos travailleurs syndiqués, qui sont l'élément vital de notre entreprise.

We're looking at here the balance between privacy and safety in the act, as drafted. Some of it, it's true, remains for the regulations later on; but there is only access *ex post facto* following an incident where you're trying to determine the cause and then otherwise on a random basis, with protections not only under the bill, as drafted, but also under section 28 of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, which very narrowly constrains and prevents you from using that information in a personal punitive way to go after a given employee. It's meant to be there to look at it systemically.

Nous examinons ici l'équilibre entre la protection de la vie privée et la sécurité dans la loi, telle qu'elle est rédigée. Il est vrai qu'une partie des dispositions devra être intégrée au règlement plus tard… Mais on n'y a accès qu'après coup, à la suite d'un incident, lorsqu'on tente de déterminer la cause, ou de façon aléatoire, selon certaines protections prévues en vertu non seulement du projet de loi, comme il a été rédigé, mais également de l'article 28 de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, qui limite grandement et empêche l'utilisation de cette information de façon punitive et personnelle pour s'en prendre à un employé donné. C'est censé être là pour qu'on l'examine de façon systématique.

As to the value of our being able as a railroad to look at that information ourselves, I think there is significant value. The concept in the rail space of the safety management system, as I think you're familiar with from other testimonies, is something that we own and that we need to take accountability for. We invest heavily in our policies, our training and our procedures. We take it very seriously, and I think it's the reason why we've had an excellent safety record to date.

En ce qui concerne notre capacité en tant que chemin de fer d'examiner nous-mêmes cette information, je pense que cela est très important. Le concept de système de gestion de la sécurité dans le réseau ferroviaire, dont, il me semble, vous avez entendu parler dans d'autres témoignages, est quelque chose que l'on possède et dont on doit assumer la responsabilité. Nous investissons énormément dans nos politiques, nos formations et nos procédures. Nous prenons cela très au sérieux, et je pense que c'est la raison pour laquelle nous avons eu un excellent bilan en matière de sécurité jusqu'à maintenant.

Senator Mercer: They have to take responsibility too.

Le sénateur Mercer : Il doit être tenu responsable également.

Mr. Ellis: Sure, but when it comes to putting in place the policies and procedures, et cetera, it is the company that is putting those in place. To do that right, to see what's working and what isn't, and to make sure that it's effective, it seems to me that we will need access to that information but, again, within the constraints already contemplated under the bill.

M. Ellis : C'est certain, mais lorsqu'il s'agit de mettre en place les politiques et les procédures, par exemple, c'est l'entreprise qui les met en place. Afin de le faire correctement, de voir ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas et de s'assurer que c'est efficace, nous aurons besoin, à mon avis, d'accéder à cette information, mais, encore une fois, dans les limites déjà prévues dans le cadre du projet de loi.

Senator Dawson: I'm going to make a rookie mistake. I have an idea of the answer, but I'm going to take a chance and ask the question. There was an accident last week between Amtrak and CSX in the U.S.

First of all, does the National Transportation Safety Board in the U.S. encourage the use of LVVRs? Would the LVVR have been of any use in not only preventing that accident, obviously, but in being able to analyze what really happened? It was between two trains.

Le sénateur Dawson : Je vais faire une erreur de débutant. J'ai une idée de la réponse, mais je vais tenter ma chance et poser la question. La semaine passée, il y a eu un accident entre Amtrak et CSX, aux États-Unis.

Tout d'abord, est-ce que le bureau de la sécurité des transports aux États-Unis encourage l'utilisation d'EAVL? Ceux-ci auraient-ils été utiles non seulement pour éviter l'accident, cela va de soi, mais pour être en mesure d'analyser ce qui s'est vraiment passé? L'incident mettait en cause deux trains.

Mr. Clements: There is a lot of speculation on that one. I've seen press reports, and that's all I can comment on, that there was some video in that locomotive. I would assume it will be used and will give some insight into that situation.

In the U.S. we are using some LVVR ourselves, and the other class 1s are using LVVR. In fact, it has fewer restrictions than are being proposed here. We are using it in a responsible way, as Mr. Ellis has said, and respecting the privacy of our employees even through that.

M. Clements : Il y a eu toutes sortes de suppositions à propos de l'accident. J'ai lu des articles, et tout ce que je peux dire à ce sujet, c'est qu'il y avait des vidéos de l'intérieur de cette locomotive. Je présume qu'on pourrait les utiliser pour mieux comprendre la situation.

Aux États-Unis, nous utilisons des EAVL, tout comme d'autres transporteurs de catégorie 1 le font. En fait, il y a moins de restrictions qu'on suggère d'appliquer ici. Nous utilisons ces appareils de façon responsable, comme M. Ellis l'a dit, et nous respectons la vie privée de nos employés malgré tout.

In that process, as one example, the data are encrypted and password protected. Our field level management staff is not actually the ones doing the analysis. It's not the direct supervisor of the employee. We're using it at a corporate level to evaluate the systematic issues.

Dans ce processus, par exemple, les données sont cryptées, et les mots de passe sont protégés. Notre équipe de gestion à l'échelon local n'est pas celle qui effectue l'analyse. Ce n'est pas le supérieur direct de l'employé qui s'en charge. L'analyse sert à évaluer les problèmes systématiques à l'échelon de l'entreprise.

Senator MacDonald: The question will be for Mr. Ellis, our engineer over there, perhaps, but anybody else can join in if they feel they have something to contribute.

Le sénateur MacDonald : La question s'adressera sans doute à M. Ellis et à notre ingénieur ici présent, mais n'importe qui peut prendre la parole pour ajouter quelque chose.

I want to talk about black box technology. We had a witness the other night who talked about black box light technology in railway cabs. How sophisticated is the black box tecnnology that is in engineering cabs? Is there a deficiency when it comes to that technology? Is it very basic?

J'aimerais parler de la technologie de la boîte noire. L'autre soir, un témoin a parlé de cette technologie dans les cabines de locomotive. À quel point la technologie de la boîte noire qui est utilisée dans la locomotive est-elle sophistiquée? Cette technologie présente-t-elle une lacune? Est-ce une technologie de base?

I am certainly no technician, but I would assume the type data they can ascertain now from black box technology, whether ti it is when you brake, how you brake, how quickly you brake, if you don't brake, and stuff going on in the cab. They must be able to determine a lot of things from black box technology. What sort of level of black box technology does CP have in its cabs? Is the stuff 20 years old? Is it six months old?

Je ne suis aucunement technicien, mais je crois avoir une idée du type de données qu'on peut obtenir aujourd'hui à partir de la boîte noire au sujet du train : quand, comment et à quelle rapidité il a freiné, s'il n'a pas freiné, et ce qui ce passe dans la cabine. On peut déterminer beaucoup de choses à l'aide de cette technologie. À quel point la technologie de la boîte noire utilisée dans les cabines du CP est-elle avancée? Est-ce qu'elle date de 20 ans? De six mois?

Mr. Clements: We continue to update our locomotives. As we refresh them, we keep the technology updated on that side. I think there is an important question that you didn't have insight from the technology you've described. Yes, we know when they brake, what type of brake application they have made and how fast the locomotive is going. You get a number of different systems and their statuses.

M. Clements : Nous mettons constamment nos locomotives à jour. Ce faisant, nous intégrons aussi la technologie la plus à jour. Je crois qu'il y a une question importante à laquelle la technologie que vous venez de décrire ne peut répondre. Oui, nous savons quand les employés appliquent les freins, quel type de serrage des freins ils ont effectué et à quelle vitesse les trains vont. On obtient un certain nombre d'informations sur les différents systèmes et leurs états.

The braking question is a good one, but why didn't they brake? There was a red signal and they did not apply the brake. You need to have information that goes over and above the data about the status of all the systems to answer the question of what was influencing the decisions and the actions of the employee at the time that there was an incident.

La question du freinage est pertinente, mais il faut savoir pourquoi les employés n'ont pas arrêté le train. Il y avait un signal rouge, mais ils n'ont pas appliqué les freins. Il faut savoir ce qui se passe au-delà de l'état de tous les systèmes pour comprendre ce qui a influencé les décisions et les gestes de l'employé au moment de l'incident.

In the random case, you may understand why they did something that didn't comply with the rules. That is the step that LVVR takes that you don't get even if you have an advanced monitoring system on the status of the locomotive.

Dans certains cas, on peut comprendre pourquoi les employés ont pris des décisions qui ne respectent pas les règles. Un EAVL peut vous permettre d'obtenir cette information, contrairement à un système sophistiqué de surveillance, lequel vous informe uniquement de l'état de la locomotive.

Senator MacDonald: Is CP presently using audio in all of their cabs in combination with black box technology and, if not, why not?

Le sénateur MacDonald : Est-ce que le CP utilise actuellement l'enregistrement audio dans toutes ses cabines, en plus de la technologie de la boîte noire? Sinon, pourquoi?

Mr. Ellis: In Canada, we're waiting for this legislation to permit us to do so.

M. Ellis : Au Canada, nous attendons que les lois nous permettent de le faire.

Senator MacDonald: You are talking about video. I am talking about audio. What if you had audio in combination with black box technology? Certainly, that would tell you a lot more.

Mr. Ellis: More information is certainly better, and we don't have that now. I was just looking through some of the prior testimony. I am afraid I can't cite it precisely, but there was a black box voice recorder example from the airplane industry where someone in the cockpit had said, just before they lost sound entirely, "There's smoke coming out."

I believe it was the TSB trying to reconstruct what had occurred when the person who had given testimony said, "The problem we had afterward was trying to reconstruct what had occurred and where the smoke was coming from." That's the issue with not having the visual. Was it coming from the control panel? Was it coming from the ceiling vent?

To Mr. Clements' point, one of the issues we have on the human factor side is someone blowing through a signal. They miss the light. They miss that point. Were they looking at the floor? Were they monitoring other controls? Was there an overload of information?

We can do a lot more from a safety perspective if we can have those inputs and modify our safety management system to address them.

Senator MacDonald: You mentioned the data published by the Transportation Safety Board indicated that, on average, more than half of the railway incidents since 2000 weren't even caused by human factors. I am assuming that equipment failures and infrastructure problems are not human factors. I suspect it could be argued they are human factors in many ways.

Of that over 50 per cent of human factors, how many of those occur in the cab of a locomotive and how many are outside factors, such as people putting their car or bus on the train tracks? Of that over 50 per cent, how much is from the outside?

Mr. Ellis: I personally don't have that specific answer, but to your other question as to whether we're distinguishing those from mechanical failures, yes. I can provide more information. There's information that we provided previously on that, in that we've seen a dramatic decrease in accidents associated with mechanical and equipment failures. It is in the human factors that we have not.

Le sénateur MacDonald : Vous parlez d'enregistrement vidéo. Je veux parler d'enregistrement audio. Si vous aviez un système d'enregistrement audio, en plus d'une boîte noire, vous pourriez en savoir plus.

M. Ellis : Avoir plus d'informations serait utile, mais nous n'avons pas de tels appareils en ce moment. J'étais en train d'examiner certaines parties du témoignage précédent. Je crains que je ne puisse pas citer ce qui a été dit de façon précise, mais il s'agissait d'un exemple d'utilisation d'un enregistreur de conversations installé dans le poste de pilotage d'un avion où on pouvait entendre sur l'enregistrement, avant que le son coupe complètement : « Il y a de la fumée qui sort. »

Je crois que le témoin a dit, concernant les difficultés rencontrées par le BST au moment de reconstituer les événements : « Le problème que nous avions par la suite, c'était que nous devions essayer de reconstituer ce qui s'était passé et de savoir d'où provenait la fumée. » C'est ce qui arrive quand nous n'avons pas d'enregistrement vidéo. La fumée provenait-elle du tableau de bord? De la trappe d'aération?

Pour revenir sur ce que disait M. Clements, l'un des problèmes sur le plan humain est la possibilité que quelqu'un ne voie pas un signal. La personne n'a pas vu le feu à ce moment-là. Regardait-elle par terre? Est-ce qu'elle surveillait d'autres commandes? Y avait-il trop d'informations?

Nous pouvons en faire plus du point de vue de la sécurité si nous avons accès à ces données et que nous modifions notre gestion de la sécurité pour régler les problèmes relevés.

Le sénateur MacDonald : Vous avez mentionné que les données publiées par le Bureau de la sécurité des transports indiquaient qu'en moyenne, plus de la moitié des incidents ferroviaires qui ont lieu depuis 2000 n'ont pas été causés par des facteurs humains. Je présume que les défaillances de l'équipement et les problèmes d'infrastructure ne sont pas considérés comme des facteurs humains. J'ai l'impression qu'il serait possible de faire valoir qu'il s'agit en fait de facteurs humains pour nombre de raisons.

Parmi ces 50 p. 100 d'incidents causés par des facteurs humains, combien découlent d'une erreur commise dans la cabine d'une locomotive et combien découlent de facteurs extérieurs, comme les personnes qui immobilisent leur voiture ou leur autobus sur les voies ferrées? Combien de ces incidents découlent de facteurs extérieurs?

M. Ellis : Personnellement, je ne peux pas donner de réponse précise, mais la réponse à votre autre question à propos de la distinction entre les facteurs humains et les défaillances mécaniques est oui. Je peux fournir plus de renseignements. Nous avons précédemment fourni de l'information à ce sujet qui montre une baisse marquée des accidents liés aux défaillances mécaniques et aux problèmes d'équipement. Nous n'avons pas de renseignements concernant les facteurs humains.

As to the breakdown of human factors, we would have to follow up on that.

The Chair: Thank you very much, witnesses. This was much appreciated. We will have a short in camera meeting after we adjourn this because we have a little bit of future business to discuss.

(The committee continued in camera.)

Nous devrons faire un suivi en ce qui concerne la ventilation des différents types de facteurs humains.

Le président : Je tiens à remercier sincèrement les témoins de leur présence. Nous tiendrons une brève réunion à huis clos après avoir levé la séance, puisque nous devons discuter un peu des travaux futurs du comité.

(La séance se poursuit à huis clos.)

WITNESSES

Tuesday, February 6, 2018

Railway Association of Canada:

Gérald Gauthier, Acting President.

Western Canadian Shortline Railway Association:

Perry Pellerin, President.

Metrolinx:

George Bell, Vice President, Safety and Security.

Canadian National Railway Company:

Sean Finn, Executive Vice President, Corporate Services and Chief Legal Officer;

Janet Drysdale, Vice President, Corporate Development and Sustainability.

Canadian Association of Railway Suppliers:

Francis Bognar, Advisor, Government and Public Affairs.

Chemistry Industry Association of Canada:

Isabelle Des Chênes, Executive Vice President.

Freight Management Association of Canada:

Robert Ballantyne, President.

Western Canadian Shippers' Coalition:

David Montpetit, President and CEO.

Wednesday, February 7, 2018

Forest Products Association of Canada:

Joel Neuheimer, Vice President, International Trade, Transportation, and Corporate Secretary.

Mining Association of Canada:

Brendan Marshall, Vice President, Economic and Northern Affairs.

Teck Resources Limited:

Brad Johnston, General Manager, Logist s.

Fertilizer Canada:

Clyde Graham, Senior Vice President;

Ian MacKay, Legal Counsel.

Canadian Pacific:

James Clements, Vice President, Strategic Planning and Transportation Services;

Jeff Ellis, Chief Legal Officer and Corporate Secretary.

Canpotex Limited:

Vee Kachroo, Senior Vice President, Operations.

Engineers Canada:

Chris Roney, Past President.

TÉMOINS

Le mardi 6 février 2018

Association des chemins de fer du Canada :

Gérald Gauthier, président intérimaire.

Western Canadian Shortline Railway Association :

Perry Pellerin, président.

Metrolinx :

George Bell, vice-président, Sûreté et sécurité.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :

Sean Finn, vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la Direction des affaires juridiques;

Janet Drysdale, vice-présidente, Développement corporatif et développement durable.

Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer :

Francis Bognar, conseiller, Affaires générales et gouvernementales.

Association canadienne de l'industrie de chimie :

Isabelle Des Chênes, vice-présidente exécutive.

Association canadienne de gestion du fret :

Robert Ballantyne, président.

Western Canadian Shippers' Coalition :

David Montpetit, président et chef de la direction.

Le mercredi 7 février 2018

Association des produits forestiers du Canada :

Joel Neuheimer, vice-président, Commerce international et transports, et secrétaire de l'Association.

Association minière du Canada :

Brendan Marshall, vice-président, Affaires économiques et du Nord.

Teck Resources Limited :

Brad Johnston, directeur général, Logistique.

Fertilisants Canada :

Clyde Graham, vice-président principal;

Ian MacKay, conseiller juridique.

Canadien Pacifique :

James Clements, vice-président, Planification stratégique et services de transport;

Jeff Ellis, chef des services juridiques et secrétaire général.

Canpotex Limited :

Vee Kachroo, vice-président directeur, Opérations.

Ingénieurs Canada :

Chris Roney, président sortant.

Available on the Internet: http://sencanada.ca

Disponible sur internet : http://sencanada.ca